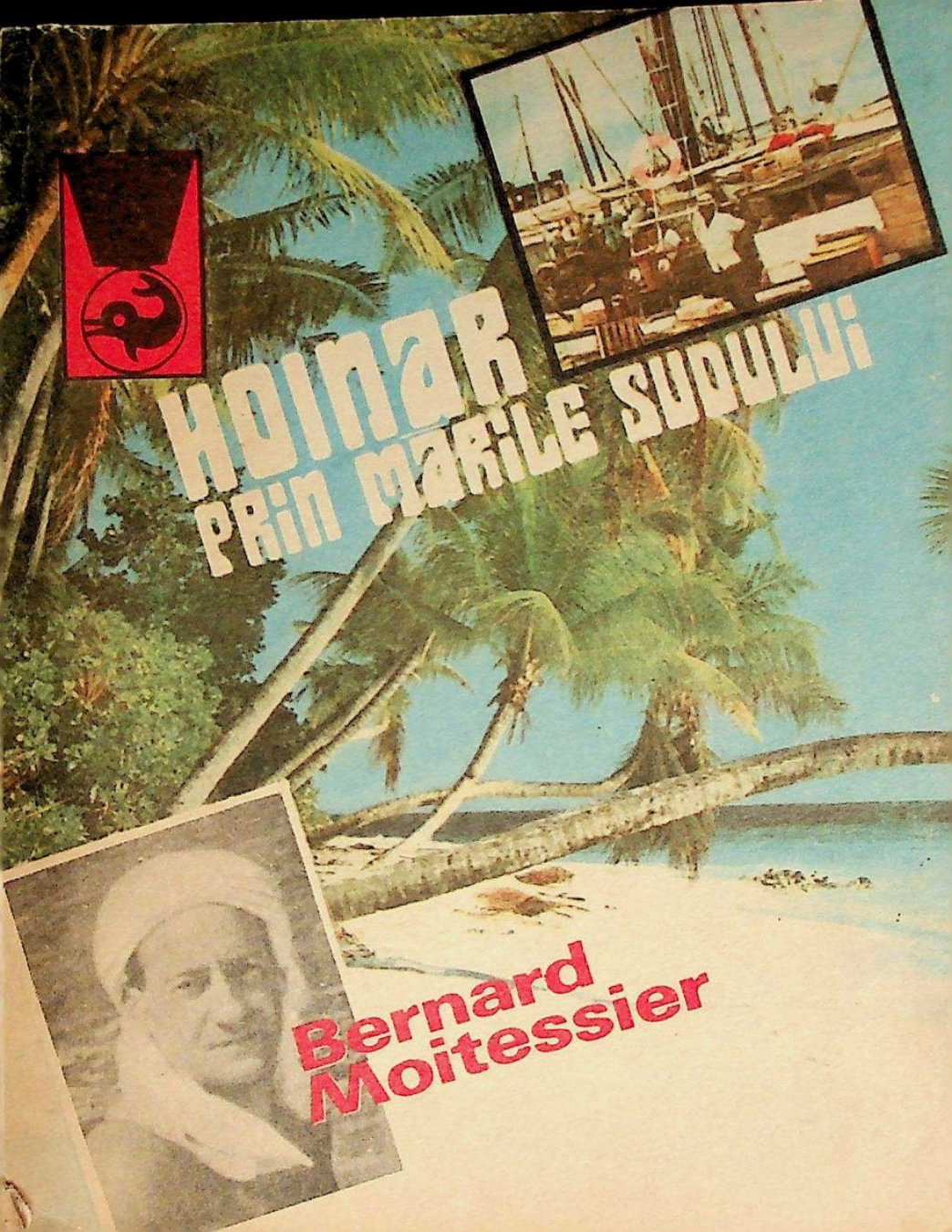

HOINAR
PRIN MĂRILE SUDULUI
Bernard
Moitessier

BERNARD MOITESSIER

HOINAR PRIN MĂRILE SUDULUI

Traducere de PAVEL POPESCU
Control de specialitate și glosar de
căpitan-locotenent de marină (r) MIRCEA ROMANO

EDITURA MERIDIANE
BUCUREȘTI, 1988

Capitolul I
ÎN OCEANUL INDIAN

În acea zi, jurnalul de bord menţiona data de 4 septembrie 1952. Ne aflam în cea de a optzeci şi cincea zi de la plecarea din Singapore.

Spun „ne" pentru că eram doi: *Marie-Thérèse* şi cu mine. De fapt, o unică entitate, aşa cum unică entitate sînt trupul şi sufletul ce sălăşluieşte în el.

Această fuziune între om şi navă s-a stabilit progresiv, în etape: la prima noastră întîlnire eram doar amorezat de superba joncă din golful Siam, cu formele ei pline şi robuste, mirosind delicios a ulei de lemn, cu etrava ţişnind viguros ca să prelungească apoi cu graţie curbura solidă a punţii, de unde privirea putea cuprinde simultan cerul, orizontul... şi tărîmurile de dincolo de el.

Dar pentru ca nava şi omul să se contopească într-un tot unitar a fost nevoie, cred eu, de musonul din Oceanul Indian în care ne-am rătăcit plini de candoare, aşa, ca dintr-o mică joacă, „să vedem şi noi dacă-i adevărat".

Şi „era adevărat": musonul nu se juca. Am înfruntat atunci acest infern de vînturi potrivnice, înaintînd prin volte succesive, fără o clipă de răgaz, şase săptămîni de-a rîndul. Căci acest muson a fost un coşmar pentru unitatea pe care apucasem s-o constituim; un coşmar în sînul căruia gîndul că ar putea exista şi altceva, altundeva, nici măcar nu se furişa prin minte.

A fost o veşnicie de vînturi potrivnice, alternînd cu momente de calm plat, prea scurte însă pentru ca valurile să se

domolească, totul sub un cer plumburiu de anotimp al ploilor de pe care fusese izgonită cea mai dragă divinitate a marinarului: Soarele.

La capătul primei noastre săptămîni în Oceanul Indian încetasem, pesemne, să mai fiu o ființă omenească; devenisem, mai curînd, un soi de animal acvatic, dirijat de instinct. Căci, odată plasat în fața acestui meterez de vînturi, la ieșirea din strîmtoarea Malacca, inteligența n-ar mai fi slujit la nimic. Nici ea, nici oricare din sentimentele care animă de obicei spiritul omenesc.

Și atunci, spiritul s-a dezbărat de tot ce i-ar fi putut dăuna, știut fiind că ceea ce nu slujește la nimic, dăunează. În schimb, a răzbătut la suprafață acel instinct animalic ce sălășluiește în adîncurile fiecăruia dintre noi, ca să se dilate, să pună integral stăpînire pe entitatea „om-navă" și să-i dea singurul ordin rațional în momentul acela: să reziste, să reziste orice s-ar întîmpla. Să se țină bine, fără a încerca să priceapă ceva: să țină etrava navei cît mai pe direcția vîntului, cît mai în larg, departe de țărm și de stîncile lui. Și, mai ales, să trăiască în prezent, exclusiv în prezent, uitînd cu desăvîrșire tot restul.

Apoi, musonul a fost traversat. Cum și de ce, habar n-am. fiindcă odată atinsă zona alizeelor favorabile, animalul care încă mai domnea cu cîteva zile în urmă a devenit inutil, deci nociv, și spiritul amorțit s-a redeșteptat.

Elementul uman și-a redobîndit locul. Dar omul nu poate nici să judece, nici să înțeleagă animalul în care s-a întrupat timp de șase săptămîni. De altfel, nu mă mai interesa, deoarece scăpasem, iar musonul, acum în sînul nostru, aparținea unei alte ere.

Am părăsit micuța insulă Porlo-Angska la 12 iunie. Era ultima noastră escală în strîmtoarea Malacca. De acolo, o navigație fără prea multe incidente ne-a condus pînă la intrarea în Oceanul Indian, atinsă pe data de 3 iulie.

A urmat apoi musonul (să nu mai pomenim de el!) și, în sfîrșit, zona alizeelor, unde am ajuns în jurul datei de 12 august. Alizeul din Oceanul Indian...! Toate aceste vînturi poartă aceeași denumire, indiferent de ocean, dar se comportă adesea în mod diferit. Al meu era totuși un alizeu, în pofida toanelor sale schimbătoare și a valurilor confuze pe care le stîrnea frecvent. Ce mai, un adevărat paradis comparat cu ceea ce îl precedase.

Din momentul atingerii vînturilor favorabile, *Marie-Thérèse* se îndreptă spre vest, către insulele Seychelles. Drept instrumente de navigație posedam doar un compas și un sextant, cu alte cuvinte strictul necesar pentru a calcula latitudinea la amiază. Cît privește longitudinea, aceasta urma să fie estimată după poziția de acum două luni, întrucît nu existau la bord nici cronometru și nici măcar un loch; cu atît mai puțin un receptor pe baterii pentru captarea semnalelor orare, ceea ce mi-ar fi permis, la o adică, să utilizez ceasul deșteptător drept cronometru și să obțin astfel o longitudine cu o aproximație suficientă ca să ating insulele Seychelles, după ocolirea marelui banc Chagos situat între *Marie-Thérèse* și escala aleasă.

În lipsa mijloacelor cu care să calculez poziția exactă, speram să pot conta pe faimosul „fler" al marinarului care se pricepe să descopere apropierea pămîntului după multiple semne: alge plutitoare, sporirea numărului peștilor zburători, o diferență abia perceptibilă în comportamentul mării, a cărei răsuflare obișnuită poate fi modificată de curenți; în sfîrșit, prezența pe cer a „goeletelor albe", mici păsări marine ce nu se depărtează mai mult de patruzeci de mile de țărm

şi despre care un prieten din Singapore, care petrecuse mult timp în diferitele insule ale Oceanului Indian, îmi vorbise îndelung.

Pînă una-alta, nici unul din aceste semne nu se arătase, sau poate că simţurile mele nu erau îndeajuns de ascuţite ca să le perceapă. Iar *Marie-Thérèse* îşi vedea de drum, săptămînă după săptămînă, cu echea fixată pe direcţia vîntului din pupa...

După calculul meu estimat, la amiaza zilei de 4 septembrie ne aflam la 500 sau 600 de mile est de Diego-Garcia, atolul cel mai sudic al arhipelagului Chagos.

Primul meu obiectiv era să trec la vreo zece mile nord de acest atol, înainte de a lua cap nord pînă la latitudinea insulei Mahe din arhipelagul Seychelles, ca apoi să virez în unghi drept şi să navighez către vest în direcţia Seychelles. Depăşind Diego-Garcia împins de „vîntul casei" — alizeu suflînd din sud-est în emisfera sudică — era exclus să-mi scape diferenţa de comportament a valurilor. Dar dacă estimările mele mă plasau la 500 sau 600 mile est de Diego-Garcia, instinctul îmi spunea: „Cască bine ochii, s-ar putea să fii mult mai aproape...".

Mi-o spunea de trei zile.

Şi, deşi holbam cît puteam ochii, n-am remarcat nici un indiciu: nu tu alge, nici un număr sporit de peşti şi nici alte păsări marine în afara faetonilor* şi petrelilor** care mă însoţeau de la ieşirea din strîmtoarea Malacca.

Cît priveşte marea, comportamentul ei fusese dintotdeauna neregulat sub suflarea acestui alizeu bîntuit de averse bruşte.

---

* Faeton (Faeton-cu-coada-albă), pasăre palmipedă, aparţinînd familiei *Phaetonidelor*, care trăieşte în zona mărilor tropicale. (N.T.)

** Petrel, pasăre palmipedă *(Daption Capense)* care trăieşte în largul mării şi care vine pe ţărm doar ca să cuibărească. (N.T.)

[illegible]e știe să deslușească marea cînd ea refuză să vorbească, [illegible]d își așază pe față o mască impenetrabilă și ușor rînji[illegible]are...?

Și totuși, nu sînt cu adevărat neliniștit, deși vocea aceea [illegible]terioară insistă:

„Atenție, băiatule, atenție...!"

[illegible]urînd soarele va asfinți. Arunc o privire circulară, mai cu [illegible]seamă spre prova; nimic pe cer, nici măcar un goeland alb. Apoi, mă duc să-mi fac obișnuitul repaos de noapte: o oră de somn, după care un tur pe punte și iarăși o aruncătură de ochi spre prova: nimic. Sau, mai exact, doar eterna mare, cu orizontul ei estompat dar vizibil cînd un talaz mai înalt decît semenii săi o saltă pe *Marie-Thérèse* pe creasta sa argintată de razele lunii pline, încă joase pe cer.

Pe punte, simt pe trupul meu gol dezmierdarea dulce a alizeului. De cinci zile tot suflă intens, fără prea multe averse, mînînd, o dată cu nava mea, vălătuci mari de nori, separați prin întinse luminișuri senine în care ziua strălucește un soare fierbinte, iar noaptea sclipesc stelele.

Acest Infinit format din mare, vînt, nori, soare și stele va rămîne bunul nostru încă vreo cîteva săptămîni, pînă-n momentul în care ancora se va agăța de fundul coralifer al unei lagune bordate de cocotieri a unei insule din arhipelagul Seychelles.

Răcoarea nopții începe să se facă simțită. O privire aruncată peste compas; capul e cel bun, l-am corectat la prînz, după ce-am calculat latitudinea care ne plasa la cîteva mile mai la sud față de drumul trasat pe hartă; de opt zile se făcea simțit un curent din sud, destul de puternic, ce nu putea avea drept cauză devierea curentului ecuatorial de către marele banc al arhipelagului Chagos.

O clipă de îndoială: să las cîrma așa cum este, sau s-o împing cu un centimetru către babord, astfel încît să modific capul cu cîteva grade spre nord?

Atenției mai bine este dușmanul binelui... Reglajul operat la prînz ar trebui să fie cel corect. Și *Marie-Thérèse* își continuă drumul cu vîntul dinapoia traversului, cu vela mare brațată pînă în sartul tribord, iar trinchetinul în axul navei.

Velierul acesta e mîndria mea deoarece, din tot ce am citit, rezultă că doar *Spray*-ul lui Slocum* își menținea drumul cu cîrma fixată pe direcția vîntului din pupa și cu velatura de marș, fără să aibă nevoie de trinchetini gomeni. Același lucru îl face, de cîteva săptămîni, și *Marie-Thérèse* (firește, cu vela artimonului coborîtă). Să fie doar o chestie de șansă? Poate, dar asta nu mă împiedică să fiu mîndru de vasul meu.

Luna își începuse lunecușul spre vest, cînd o bruscă înclinare a navei, de o extraordinară violență, m-a azvîrlit în peretele tribord al cabinei.

Secunda următoare mă găsește pe punte, încleștat de arborele artimon ca să evit de a fi luat de tăvălugul lichid ce se rostogolește dinspre pupa spre prova, cu toată furia unui talaz ce ia cu asalt țărmul...

Marie-Thérèse se culcă și mai tare pe-o parte sub impactul acestui val care o tîrăște lateral peste reciful ascuns doar sub un metru de apă, la o distanță de numai jumătate de cablu** de atolul Diego-Garcia, în vreme ce mirosul fad al coralilor sfărîmați și al algelor urcă la suprafață.

---

* Joshua Slocum, navigator solitar american care la bordul lui *Spray*, velier de 11,20 m, a întreprins între 1895—1898 înconjurul lumii pe mare. A pierit în naufragiu în 1909. (N.T.)

** Unitate de măsură navală, corespunzînd la cca 93 m. (N.T.)

Un al treilea talaz, de o forță cumplită, izbește din plin coca înclinată, într-un nour de apă pulverizată, înhățată și dusă imediat de vînt. Geamăt prelung al lemnului sfîșiat de coralii peste care e tîrîtă *Marie-Thérèse*. O, nava mea dragă, agonia îți va fi scurtă pe marea asta albă de spumă...

Alte cîteva valuri furioase, apoi speranța renaște: *Marie-Thérèse* a fost împinsă pînă la vreo douăzeci de metri de bordura de corali. Violenta hulă din larg și-a mai pierdut din forță după prima izbitură de pereții verticali ai recifului. Fundul coralian e cu vreo douăzeci de centimetri mai adînc și coca navei pare să sufere mai puțin decît la început...

După o jumătate de oră de talonări dure *Marie-Thérèse*, împinsă de hulă și în continuare culcată pe-o parte, ajunge chiar lîngă plajă. Arunc peste bord și fundarisesc cele două ancore ca nava să nu.riște să fie tîrîtă în larg de puternicul curent al refluxului. Curentul din sud...

Biata sa coacă a suferit zguduiri mortale și ele nu s-au oprit... Apa a inundat fundul navei prin fisurile în calafat, îngreuind vasul care rezistă prin forța sa de inerție asaltului valurilor. Pentru cît timp însă?

Luna a coborît acum cu vreo zece grade spre vest. Dacă marea n-a început încă să descrească, o va face în curînd.

Piruituri îndurerate ale întregii carene. Suferință a cocăi și suferință a omului ale cărui măruntaie se înnoadă la fiece țipăt al bordajului azvîrlit contra necruțătorilor corali...

Safranul cîrmei e rupt. Penele de lemn care înlocuiesc cuiele la cea mai mare parte a velierelor asiatice au căpătat joc. Apa a inundat și cabina...

Și refluxul ăsta care nu se mai pornește! Stăpîne al Cerului și al Mării, pornește-l odată; atunci, cu ajutorul tău și al locuitorilor din Diego-Garcia, o voi salva poate pe *Marie-Thérèse!*

În interiorul cocii nivelul apei e în creștere. Îndes la repozeală diverse bunuri într-o lădiță metalică, apoi cu destulă caznă o transport pînă la plajă și o ascund sub niște tufișuri; asta pentru cazul cînd niscaiva amatori de jaf ar descoperi-o pe *Marie-Thérèse* în timp ce mă voi afla pe uscat după ajutoare.

Încă două navete pînă la plajă ca să dosesc o valiză cu lenjerie, sextantul și subțirica mea salteluță cambogiană. Toate sînt leoarcă de apă, dar n-are importanță.

Refluxul nu pare să se manifeste, iar coca a și început să se disloce. Exceptînd un miracol...

Am traversat centura de cocotieri a atolului și am dat peste poteca indicată de hartă. Apoi am pornit-o spre sud, alergînd sub razele lunii filtrate prin coroanele înalte ale copacilor.

Luna atinsese jumătatea cerului cînd acoperișurile din frunze de palmier s-au decupat în sfîrșit pe fundalul clar al nopții, aliniindu-se pe marginea unei lagune limpezi, ireal de calme.

Darabană cu pumnii în prima ușă întîlnită; dinăuntru, căscături, oftaturi... Pin' la urmă, o bătrînă negresă crapă ușa ca să mi-o trîntească imediat în nas cu un „ioi!" îngrozit. Să fi crezut că-s fantomă? Recunosc că, hirsut, cu părul vîlvoi, desculț, cu pieptul gol și pantalonii mei din piele maro...

Ușa colibei următoare se deschide, lăsînd să apară un negru cît toate zilele pe care-l înșfac și-l trag pe nisipul alb scăldat de razele lunii. Pare beat cui și răspunde prin monosilabe, mai exact prin mormăituri, la întrebările pe care i le pun în engleză, italiană, spaniolă, vietnameză și malaeză; nu însă și în franceză: cum ar putea ști franțuzește?

Atrași de zgomot sau preveniți de bătrîna pe care tocmai o speriasem, apar încă doi negri, apoi alți trei. Figurile sînt

simpatice, dar vocabularul meu e epuizat și nu le cunosc dialectul.

Din fericire există un limbaj internațional: acela al gesturilor și al imaginilor. Desenez așadar pe nisipul alb al curții un velier, și cu un gest care vrea să zică „Bum!", plasez înaintea lui o bucățică de coral.

— Mi înțelege!

Am senzația că visez... Să fie cu putință? Dar nu, e vorba de o uluitoare coincidență!

— Ai înțeles?

— Siguro mi înțelege. Unde barca lovit mal?

Nu, n-am visat; negrii aceștia vorbesc franțuzește, sau cel puțin un limbaj derivat din franceză.

— Unde-i casa Șefului?

— Vini cu noi. Caza acolo. Unde barca lovit mal?

Întind brațul, arătînd direcția exact opusă... e mai cuminte să fiu prudent și s-o scutesc pe *Marie-Thérèse* de vizita prematură a acestor bravi aborigeni (care s-ar putea să fie și nițeluș hoțomani din cînd în cînd...

În cîteva minute sîntem în fața „mare caza". E vorba de o locuință frumoasă și vastă înconjurată de o amplă verandă.

— Capitano, capitano! strigă negrii bulucîți în fața gardului grădinii...

Din interior răzbat mugete furibunde și teribilul căpitan Lasnier își face în sfîrșit apariția înarmat cu o bită, gata să zdrobească revolta, dacă e cumva vorba de așa ceva.

După primul moment de stupoare, iată-mă instalat într-un confortabil fotoliu din salon, în mînă cu un pahar de coniac oferit de doamna Lasnier.

— Ai făcut bine indicîndu-le direcția opusă. Și acum, la drum!

Plecăm în jeep-ul Căpitanului* în căutarea lui *Marie-Thérèse*, care însă, în pofida clarului de lună, rămîne de negăsit.

— Nu fi neliniștit; marea e în descreștere, valurile nu mai bat plaja. În două ceasuri se va crăpa de ziuă și atunci vom reveni cu un camion și toate brațele disponibile din sat ca să tragem velierul pe uscat, la adăpost de mare. După aceea, avem tot timpul să-l aducem pînă la țărmul lagunei și să ne ocupăm de reparații... Pînă atunci, socoate-te oaspetele nostru și nu-ți fă nici un fel de griji pentru masă și casă: vei locui în Casa Vizitatorilor și vei mînca la mine.

— Crezi într-adevăr, Căpitane, că va fi posibil să tirăm greaua mea joncă de-a curmezișul atolului?

— Firește că da! Diego-Garcia numără peste 600 de locuitori. O sută de oameni vor putea face treaba asta fără greutate, dacă e nevoie cu ajutorul unei macarale pentru trecerile mai dificile. Iar dacă pe traseu ne împiedicăm de vreun cocotier... ei bine, îl doborîm! Și nici în privința reparațiilor să nu-ți faci griji, puștiule: am trei dulgheri de marină care n-au obiceiul să tragă la aghioase cînd e vorba de treabă.

Iubite căpitane Lasnier, nu vei ști niciodată ce strălucire a dobîndit luna după aceste cuvinte rostite de glasul dumitale posac, emanînd atîta bunătate simplă și caldă.

Răsăritul de ziuă ne-a găsit în fața bancului de corali pe care zăcea vasul. Marea se retrăsese. Un gest scurt al bătrînului marinar i-a oprit pe cei care se și luaseră după mine pe plajă.

Marie-Thérèse era moartă. Chila dispăruse. Varangele, ca și întregul fund fuseseră pulverizate. Pînă și punțea, săltată

---

* Căpitanul Lasnier e un veteran al „Marinei de lemn". După vîrsta de 60 de ani a părăsit marele velier pe care-l comanda ca să ocupe postul de administrator al unei companii mauritiene de exploatare a zăcămintelor de copră din Diego-Garcia. Un caracter abrupt, dintr-o bucată, dar cu o inimă de aur. (N.A.)

de loviturile de berbece ale mării năpustindu-se în coca dislocată, prezenta o rană larg căscată.

Iar eu, eu plîngeam cu obrazul lipit de etrava aceea superbă, acum lipsită de viaţă, dar mirosind încă divin a sare, ulei de lemn, a aventură.

Plîngeam după amintirile mele, după cărţile mele, plîngeam pierderea acestei lumi fără fruntarii făcută din vise şi acţiune în care mă dizolvasem atît de integral încît, în acel moment, nu-mi închipuiam că ar putea exista şi o alta.

Şi, mai presus de toate, îmi plîngeam nava.

Următoarea maree avea să o poarte cu sine pe oceanul fără recife al Paradisului Velierelor. După douăsprezece ore de la naufragiu, din *Marie-Thérèse* nu mai rămăsese nici o aducere aminte: nici o scîndură, nici un panou, nici măcar un fragment din chilă. Curentul din sud înşfăcase totul.

Capitolul II
INSULA PRIETENIEI

Nu mă voi lansa în descrierea celor șase săptămîni petrecute la Diego-Garcia. Îngăduiți-mi să păstrez numai pentru mine amintirea lor.

Bucuria, lipsa de griji și pacea pe care mi le-a oferit această ședere fac din ea, în pofida atît de recentei pierderi a navei, una din cele mai prețioase perioade din viața mea.

De altfel, cuvintele nici n-ar putea exprima, decît într-un mod extrem de sărăcăcios, sentimentele pe care le nutresc față de acești prieteni care m-au primit pe atolul lor ca și cum aș fi fost un membru al propriei lor familii. Ar trebui ca cineva să trăiască printre mauritieni și seychelezi ca să poată sesiza pe de-a-ntregul sensul pe care-l capătă la ei cuvintele „familie" și „ospitalitate" și să-și dea seama în ce măsură e vană orice pretenție de a le traduce într-un limbaj european.

Două luni după naufragiu, corveta engleză *Loch-Glendhu*, în trecere pe la Diego-Garcia, mă debarca pe insula Mauritius. O pagină se închidea peste trecut, un nou capitol începea...

M-am dus imediat să-l salut pe consulul Franței și să mă interesez la el despre perspectivele repatrierii pe una din navele companiei „Messageries Maritimes". Domnul Hector Paturau, aparținînd uneia din marile familii mauritiene, nu-mi era cu desăvîrșire necunoscut. Prietenii mei din Diego-Garcia mi-l descriseseră ca pe un bărbat de acțiune, energic, proprietar al unei insule bogate în guano aflată pe canalul

Mozambic, mare cunoscător în materie de explorări și vînătoare submarină. După numai cîteva minute de conversație pricepeam că acest consul al Franței, sobru în gesturi, dinamic, de o fermitate de caracter rară, era în același timp un om despre care, familiar, se spune că-i „de aur". În primul rînd, m-a convins să nu părăsesc Mauritius înainte de a cunoaște bine această țară: „Credeți-mă, nu precipitați lucrurile. Veți avea timp berechet să plecați atunci cînd o să vă vină cheful".

— Bine, dar... dar cum aș putea spera să-mi cîștig traiul pe această insulă gata suprapopulată...?

— Nu vă faceți griji pentru asta. În clipa de față sînteți lefter, nu-i așa? Mă voi ocupa, deci, să vă depanez pentru viitorul imediat.

A doua zi, doamna Labat, rudă a consulului, îmi oferea ospitalitatea vastei sale case de la Curepipe.

Trăgîndu-se din vechea nobilime franceză, ca de altminteri mulți alți mauritieni, rafinată, firească și frumoasă, înconjurată de nepoți, această mare doamnă te duce cu gîndul la epoca în care Franța avea timp să ofere lumii un chip împăcat și surîzător. E chipul pe care l-am întîlnit pretutindeni pe acest tărîm însorit, binecuvîntat de zei, cu o climă împărătească, o geografie făcută numai din contraste, tărîm din care emană o bucurie și o plăcere de a trăi cum n-am întîlnit nicăieri altundeva.

Aici, totul e numai ordine și frumusețe,
Lux, calm, și voluptate...

Chemarea din *Invitație la voiaj* Baudelaire a simțit-o înainte sau după ce a cunoscut insula Mauritius? Cu siguranță că după! Și chiar dacă mi s-ar aduce probă că nu-i așa, eu tot n-aș crede!

Curînd aveam să-i cunosc mai bine pe mauritieni, calităţile lor sufleteşti, extrema lor gentileţe înnăscută, acea fermecătoare indolenţă în care se scaldă viaţa întregii insule, nelmpiedicînd în acelaşi timp ca treaba să fie făcută, finalizîndu-se în chip firesc, fără grabă, fără acea supravoltare, adesea nefastă, care caracterizează în general ţările „hiperactive".

S-a vorbit nu o dată de „miracolul mauritian", pentru că această veche Ile-de-France, devenită posesiune britanică în urma războaielor napoleoniene, a conservat intactă limba strămoşilor. Dar ciţi s-au gîndit că „miracolul" rezidă şi în uluitoarea capacitate de adaptare a acestei rădăcini franceze la condiţiile oferite de solul în care s-a implantat şi a climatului în care şi-a dezvoltat mlădiţele?

În scurt timp mi-am făcut prieteni. Şi chiar numeroşi. În primul rînd, Noel d'Unienville şi Pierre de Sornay, rude ale familiilor Labat şi Paturau.

Domnul d'Unienville, director al cotidianului „Le Cernéen", m-a sfătuit să ţin cîteva conferinţe pe tema aventurii ce m-a adus la Chagos. Ar fi fost o modalitate rapidă de a mă pune provizoriu pe linia de plutire, pînă la găsirea unei îndeletniciri regulate, făcîndu-le totodată şi plăcere mauritienilor. La rîndul său, domnul Pierre de Sornay se va însărcina cu publicarea subţirelului jurnal de bord pe care-l ţinusem navigînd prin Oceanul Indian. Vînzarea acestei broşurele, imprimată gratuit datorită generozităţii unui grup de amici, ar constitui la rîndu-i o mînă de ajutor. Totul a decurs perfect, în ciuda nodului care mi se punea în gît la începutul fiecărei cozerii... Asistenţa era numeroasă şi caldă.

La scurt timp după aceea, Emile Labat, fiul cel mare al binefăcătoarei mele, m-a luat în primire, spunîndu-mi: „Curepipe nu-i genul de loc care să ţi se potrivească. E la

zece mile de marel Vino să te instalezi în cantonamentul* meu de la Riambelle, pe țărmul sudic al insulei".

A doua zi soseam la „Portul-mamă". Ce denumire fermecătoare pentru o casă! Și ce casă încîntătoare! Pereții sînt făcuți din blocuri de corali suprapuse și fixate cu mortar. Acoperișul inițial, din paie, a fost înlocuit în urma unui ciclon cumplit care a devastat insula cu cîțiva ani în urmă, printr-o tolerată rezistentă. Aici, în acest „Port-mamă" umbrit de arbori seculari, trăiesc Emile și nevastă-sa Amy, cumnata lui, Denise, și fiica ei, Marguerite-Blanche, o adorabilă sălbăticiune în vîrstă de 12 ani, care aleargă desculță pe plajă și prin savană, se bate cu verii ei și înoată ca un pește. Și tot aici mi-am dobîndit cu o a doua familie.

Acum, urma să-mi găsesc și ceva de lucru. Mauritius este o țară eminamente agricolă. 90% din activitatea economică este centrată pe cultura trestiei de zahăr, prelucrarea ei și exportul zahărului. Urmează, dar la mare distanță, culturile destinate hranei generale, ceaiul și, în sfîrșit, pescuitul pe marginea recifelor și a bancurilor coraliene situate în nordul insulei.

Agricultura nu mă tenta deloc. De altfel, suprapopularea făcea dificilă angajarea mea la o întreprindere de prelucrare a zahărului. În schimb, peștele abunda în zona pereților verticali ai recifelor, cu precădere în porțiunile de savană, vizitate doar arareori de vînătorii submarini, deoarece majoritatea „cantonamentelor" sînt construite în partea adăpostită de vînturi a insulei. Se știe că unii pești nu trag la momeală, așa că pot prospera în liniște, atît ca număr, cît și ca dimensiuni... Ideea asta cu vînătoarea submarină nu-i plăcea însă

* Pe insula Mauritius, caselor de vacanță li se spune „cantonament", fie că-i vorba de o cabană din paiantă, sau de o vilă somptuoasă. Familia Labat locuia în permanență în „cantonament". (N.A.)

deloc lui Emile: „— De acord, e plin de pești grozavi... dar e și înțesat de rechini. N-ai să găsești aproape nici unul în partea de nord a insulei, însă aici am prins eu, mari de tot, atît în larg, cît și la marginea recifelor. Ai face mai bine să fabrici mangal în curtea vărăriei* mele: mangalul se vinde foarte bine în momentul de față!"

A doua zi ne-am dus să livrăm varul la o întreprindere de prelucrare a trestiei de zahăr**. Iar după alte două, în curte era descărcat dintr-un camion un cazan de fier de trei metri înălțime și doi metri diametru; directorul exploatării, auzind de povestea cu mangalul, îmi oferea „cazanul ăsta vechi care îl stînjenea pentru că ocupa prea mult loc pe maidanul din spatele fabricii...!" Ei da, sînt mulți oameni „de aur" pe insula Mauritius!

Iată-mă devenit cărbunar. E simplu ca bună-ziua: umpli cazanul pe sus cu lemne și închizi bine capacul; după aceea, aprinzi focul sub el și sufli ca să-l atițți. În prima zi tirajul e lăsat liber, a doua zi se reduce nițel, a treia zi se închide aproape complet. Cînd fumul devine albastru deschis, se astupă orificiul de la baza cazanului și aștepți cuminței, două zile, ca mangalul să se răcească. Apoi, nu rămîne decît să-l îndesi în saci și să iei operațiunea de la capăt.

Necazul cu această încîntătoare îndeletnicire e că lemnul costă destul de scump, iar mangalul destul de ieftin. Așa stînd lucrurile, „micile beneficii" sînt, ca proporții, modeste (asta ca să folosesc un eufemism). Pe de altă parte, e nițeluș

---

* Cînd nu se ocupă de undițele sale și de *Chimère*, vasul cu care iese la pescuit pentru propria-i plăcere, Emile fabrică var după un sistem personal, foarte ingenios: nisipul coralian este copt în interiorul unui cilindru ce se rotește în jurul axei sale. Nisipul este introdus într-un capăt al cilindrului, printr-un horn înalt, și iese prin celălalt, datorită rotirii continue, sub formă de var nestins. (N.A.)

** Varul este utilizat pentru epurarea zahărului în procesul de fabricație al acestuia. (N.A.)

cam plictícos să şezi pe fund uitîndu-te cum se răceşte cuptorul. Sigur, anumite spirite logice ar fi putut, eventual, şopti cum că, procurîndu-mi trei-patru cuptoare în plus, aş fi avut cu ce să-mi umplu ziua. Da, dar... Zero înmulţit cu trei sau patru dă tot zero (coeficientul zero reprezentînd „beneficiile")! În plus, nici nu voiam să reduc şi mai mult preţul mangalului inundînd savana cu marfa mea îndoielnică. Ca urmare a acestor profunde cogitaţiuni asupra legilor imuabile ale cererii şi ofertei, am făcut un salt pînă la Port-Louis, capitala comercială a insulei, unde mi-am cumpărat, contra unor rupii autentice şi sunătoare, o arbaletă „Champion" cu patru sandouri, o săgeată de rezervă, un cîntar dintr-acelea cu cîrlig şi arc şi indispensabilii ochelari. Labe nu, din motive de economie.

Apoi, un brav aborigen negru a fost angajat să sufle în foc (cine ştie, poate că preţul mangalului va creşte, iar cel al lemnului va scădea...?), iar eu, în vremea asta, o voi face pe omul amfibie printre peşti-papagal, vîrstaţi în toate culorile curcubeului, ce abundă acolo unde pereţii abrupţi şi fremătînd de viaţă ai recifelor capătă tentele albăstrii ale fundurilor coraliene cînd sînt mîngîiate de razele filtrate prin apă ale soarelui tropical.

Auleo-o-o-o! Ce mai de-a peşte! O adevărată avere în mare. În trei zile echipamentul meu era amortizat. După o lună, mă socoteam să văd dacă voi cumpăra sau nu Renault-ul 4 CV., firește de ocazie, de care mă îndrăgostisem... În medie, scoteam zilnic 80 pînă la 100 de livre* de peşte. Recordul a fost de 145 livre într-o singură dimineaţă. Preţul fiind de o rupie livra, contul meu din bancă se rotunjea!

---

* Veche unitate de măsură franceză, ieşită practic din uz; corespunde cu cca 0,453 kg. (N.T.)

— Poftim. Iată ziarul...
Drăgălașa infirmieră care m-a condus ieri în sala de operație îmi întinde „Le Cernéen" din 23 ianuarie 1953, cu următorul text încadrat de ea:

„Se știe că Bernard Moitessier, navigatorul solitar care a poposit la noi după ce naufragiase la Chagos, este un adept fervent al sporturilor marine. Remarcabil înotător, el practică într-un mod poate cam temerar, dar cu rezultate uluitoare, vînătoarea submarină.

Ieri dimineață, venind în zona savanei, a împușcat un pește care a scăpat însă din săgeată. Mirosul sîngelui a atras un mic rechin în care dl. Moitessier a tras, nimerindu-l.

Pe cînd se lupta să scoată răpitorul prins, a simțit că e înhățat, brusc, de un picior. Răsucindu-se, a văzut că agresorul e un rechin uriaș. Păstrîndu-și sîngele rece, a pornit monstrul cu patul-pistol al arbaletei, zbătîndu-se să iasă la suprafață. A izbutit să se desprindă și, ajutat de niște pescari, să urce la bordul piregii acestora. Sîngerînd puternic, a fost dus neîntîrziat la spitalul Souillac, unde i s-a acordat primul ajutor.

Ieri după-amiază, a fost operat la clinica Ferrière din Curepipe de doctorul Dufourmentel. Piciorul e sfîrtecat, tendoanele secționate, dar sînt speranțe ca accidentul să nu aibă consecințe dramatice. Îl rugăm să accepte cordialele noastre urări de grabnică însănătoșire."

Asta-i! Pielea mea de cotarlă a scăpat și de astă dată. Ce-i drept, cam scămoșată!

Mulțumesc, Gérard Dufourmentel. Dar m-au trecut ceva năduși!

Iată acum, în detaliu, relatarea acestei întîmplări.
Vînam la cîteva sute de metri de țărm, pe un fund stîncos, la circa 8—12 metri adîncime. Masive aglomerări de corali surplombînd mici defilee submarine constituiau decorul.

Vînasem de-acum vreo 80 de livre de pești, cam de 5—6 livre bucata, pe care doi mateloți indigeni îi depuneau în pirogă lor. Oi servind la un moment dat un mic rechin (aproximativ de 1,20 m lungime), atras de mirosul sîngelui și mișcările dezordonate ale peștilor atinși de săgeată, m-am gîndit să-l momesc cu un pește, ce încă se mai zbătea. Am desprins deci peștele din săgeată și i-am dat drumul în apă, menținîndu-mă la scurtă distanță. Deși neîncrezător, micul rechin a venit totuși destul de aproape ca să pot trage și nimeri, cam de la doi metri depărtare de arbaletă, ceea ce e îndeajuns de mult*. Săgetat în despicătura branhială, dar încă plin de vigoare, m-a tras aproape imediat spre fund; din rațiuni de comoditate și pentru că nu posedam mulinetă, lungimea șnurului de care era legată săgeata nu depășea 2,50 m. După numai cîteva clipe de luptă, m-am trezit remorcat într-una din tranșeele acelea submarine, surplombate de mari blocuri coraliene, cărora în insula Mauritius li se spune *couline*. Atunci s-a rupt și șnurul, ros acolo unde se prinde de tambur, eliberînd rechinașul care a șters-o.

În acel moment mă găseam într-o poziție oblică, avînd capul în jos, ținînd cu ambele mîini arbaleta și bătînd apa cu picioarele ca să frînez remorcarea. Îndată ce rechinul mi-a scăpat, am apucat arbaleta cu mîna dreaptă, la mijlocul ei, așa cum se procedează de obicei și am dat să ies la suprafață.

Atunci o durere violentă la piciorul drept și senzația că e zdrobit într-o menghină m-au făcut să pierd controlul asu-

---

* Arbaleta pe care o foloseam era de tip „Champion" cu patru sandouri: robustețe, simplicitate, preț modic și, practic, nici un fel de întreținere. Cînd tubul-suport din duraluminiu se învechea prea tare el putea fi înlocuit cu o simplă coadă de mătură, arbaleta continuînd să pluteaască. (E ceea ce am făcut, mult mai tîrziu, cînd mă aflam pe insula Sfînta Elena.) (N.A.)

pra situației. N-am scăpat însă arbaleta din mînă și, din fericire, mi-am redobîndit imediat sîngele rece. Un rechin de talia mea, poate ceva mai mare, mă înhățase de picior; dintr-un gest reflex, care poate m-a salvat de mai rău, l-am pocnit din răsputeri cu patul-pistol al arbaletei. Instantaneu mi-a dat drumul!

Mă aflam cam la 7—8 metri adîncime și mă căzneam să ajung cît mai repede la suprafață; rechinul, extrem de excitat, se învîrtea în jurul meu, dar îi făceam mereu față, gata să ripostez, cum mă pricepeam mai bine, la un eventual atac. E de notat că pornirile sale belicoase diminuau pe măsură ce mă apropiam de oglinda apei, iar odată ajuns la suprafață, am putut străbate fără probleme cei 10 sau 15 metri care mă despărțeau de pirogă.

Cei care au citit *Vînătorile mele submarine* ale lui Hans Hass se vor întreba poate de ce n-am scos un strigăt ca să sperii rechinul. Este o metodă, uneori bună, pe care am folosit-o adesea cu *rezultate foarte variabile*, dar mi-era teamă că voi pierde din suflu și-mi păstram ca pe un ultim atu acest faimos „strigăt salvator".

Dacă am întîrziat asupra acestor detalii, am făcut-o ca să extrag din cele petrecute cîteva concluzii practice, concluzii ce nu pot decurge decît din acte precise. Pe de altă parte, am expus aici un document, care, pentru a putea fi luat în considerație, nu trebuie să omită nici un amănunt de natură să contribuie la elucidarea reacțiilor rechinului într-o epocă în care vînătoarea submarină devine, în zona Tropicelor, tot mai extinsă.

Mi se pare oportună o scurtă digresiune în legătură cu modul de comportare firesc al rechinului în prezența unui vînător submarin. „Goggler"-ii — denumire dată scufundătorilor autonomi — care practică acest sport în mările tropicale au putut observa că, în pofida reputației sale tradi-

ţionale de „tub digestiv ambulant", rechinul este un peşte relativ temător cînd e vorba de întîlnirea cu un înotător ce pare să se simtă în elementul său. Am constatat această reţinere de nenumărate ori, şi pe coasta Annamului, şi în arhipelagul Annambas, între Indochina şi Singapore şi, în sfîrşit, în apele de coastă, extrem de bogate în peşte, ale insulei Mauritius, unde mi s-a întîmplat să număr pînă la şase rechini evoluînd graţios sub mine, dar păstrînd respectuoşi distanţa de cîte ori încercam să mă apropii de ei. De fapt, rareori mi s-a întîmplat să mă apropii la mai puţin de trei sau patru metri de un rechin, acesta din urmă părînd să încerce o spaimă reală faţă de ciudatul peşte pe care-l reprezintă în ochii săi „goggler"-ul, ale cărui mişcări suple şi firesti par a fi acelea ale unui animal perfect adaptat la mediul acvatic.

N-am vorbit, pînă-n prezent, decît despre rechinul „paşnic", adică acela întîlnit în mod curent la începutul partidelor de pescuit submarin. Dar situaţia se poate modifica radical în cursul respectivei partide. Să presupunem că o bonită de 10—15 livre a fost atinsă de săgeată. E un peşte care se apără cu înverşunare şi sîngerează abundent. Dacă unul sau mai mulţi rechini se află prin preajmă, ei nu pot întîrzia să apară, atraşi de vibraţiile emise de peştele rănit. De regulă, însă, captura va fi adusă fără incidente pînă la ambarcaţia care staţionează la suprafaţă. Dar dacă după cîteva minute de vînătoare, prada continuă să fie abundentă, rechinul va deveni îndrăzneţ şi va smulge frecvent din săgeată peştele harponat. Temeritatea lui va merge crescendo, iar la un moment dat nu va mai cunoaşte nici o opreliste. Din acea clipă rechinul poate deveni periculos dacă o pradă ce i se pare a lui îi este disputată. Odată, într-o duminică, pescuiam în grup într-un istm din sudul insulei Mauritius, cînd rechinii au devenit într-atît de vindicativi, încît pentru a nu fi

deposedați complet de capturile noastre eram obligați să înotăm chiar pe lîngă pirogă. De îndată ce un pește era atins, pasam imediat arbaleta unui coechipier aflat în barcă; acesta scotea peștele din apă cu toată viteza, în timp ce restul înotătorilor se cățărau la rîndul lor în ambarcațiile cu toată iuțeala. În ceea ce mă privește, preferam să mă îndepărtez cît mai repede de pirogă, lăsîndu-i pe ceilalți să încerce salvarea unei capturi încă problematice. Procedam așa ca să nu-i scap pe rechini din ochi, întrucît se pot întîmpla multe între momentul în care te pregătești să sari din apă în pirogă și acela cînd te afli în deplină siguranță pe fundul ei...

Deodată, un rechin căruia i se suflase de sub nas o pradă pe care aproape o-o înhățase făcu un viraj brusc și se năpusti spre mine. Abia am avut timp să scot un strigăt și să plesnesc violent apa cu palma, evitînd astfel un posibil accident. Atunci am hotărît să ne întoarcem acasă, zona respectivă de coastă nemaioferind locuri propice pentru vînătoare.

Aș vrea să vorbesc și despre reacțiile unui grup de vreo 30—40 de rechini, pe care i-am putut studia de pe puntea navei militare britanice *Loch-Glendhu*, navă ce m-a adus pe insula Mauritius după naufragiu: navigam peste marele banc Saya de Malha, la cîteva sute de mile distanță de extremitatea nordică a Madagascarului, cînd comandantul a decis să profite de ocazie și să organizeze pentru echipaj un tir de antrenament cu grenade antisubmarine. Scopul acestui exercițiu era dublu: să-și antreneze oamenii și să obțină o cantitate de pește proaspăt, deosebit de abundent în zona bancurilor din Oceanul Indian. Și dacă recolta de pește s-a dovedit a fi mediocră, spectacolul rechinilor atrași de detunături nu era lipsit de interes.

În scurt timp s-a pornit o adevărată întrecere care va prinde la cîrlig și momeală primul rechin. Superb spectacol

cel oferit de vreo treizeci de rechini înotînd indolenți, cu o grație magnifică în jurul navei...

Brusc, schimbare de decor: unul din ei a muşcat din momeală şi există riscul să scape din cîrlig. Două focuri de armă plesnesc sec; sîngele ţîşneşte din răni şi se răspîndeşte în marea învolburată de bătăile spasmodice ale cozii. În pofida acestor precauţii, rechinul, prost acroşat, scapă, salutat în ultimul moment de un glonte bine plasat, exact în creştetul capului. Acum, întreaga bandă stîrnită de sînge înoată rapid, cu schimbări nervoase de direcţie. E prins şi un al doilea care nu va mai scăpa, ciuruit de patru gloanţe de carabină. Iarăşi sînge... Alţi trei muşcă din momeală, deşi ceva mai devreme a fost nevoie de un bun sfert de ceas pentru ca primul să se decidă...

Mă voi opri aici cu amintirile şi voi încerca să trag cîteva concluzii practice, firește nu fără drept de apel, deoarece experienţa mea se limitează doar la cîteva observaţii.

Din toate cele spuse pînă acum, rezultă o evidenţă pe care îndrăznesc s-o afirm categoric: rechinul se comportă în două maniere distincte*: cît timp nu există sînge în apă, rămîne calm, temător, prudent, gata s-o şteargă cînd încerci o apropiere. Dacă însă a apărut sîngele, atunci atenţie! temeritatea celui mai calm dintre rechini va merge crescendo. În asemenea cazuri, prudenţa recomandă schimbarea zonei de pescuit. Nu este deloc rezonabil să se rămînă într-un loc în care au fost împuşcaţi mulţi peşti, întrucît rechinul, atras de vibraţiile emise de peştele rănit, poate nimeri într-un mediu mult prea excitant pentru el, chiar dacă sîngele, foarte diluat, rămîne, cromatic, invizibil.

---

* Exceptînd cîteva varietăţi (printre care rechinul-tigru) care, potrivit unor numeroase mărturii, pot ataca la simpla vedere. Dar încercaţi să deosebiţi la repezeală un rechin-tigru de un rechin-berbec! (N.A.)

Înainte de a încheia acest expozeu, iată cîteva puncte ce merită a fi subliniate: în cartea sa intitulată *Rechinii*, căpitanul Young, pescar profesionist, relatează o experiență constînd în vopsirea unui năvod în trei culori: o parte în alb, a doua în albastru, a treia în negru. Aproape toți rechinii care s-au prins au fost în partea albă sau bleu, nici unul în cea neagră.

Henry de Monfreid povestește în *Secretele Mării Roșii* — cel puțin așa-mi amintesc — că pescarii somalezi de perle își acoperă palmele și tălpile cu un unguent negricios, întrucît au observat că părțile mai deschise la culoare ale corpului atrag cel mai mult rechinii.

Același autor povestește că, odată, unul din mateloții săi, găsindu-se pe o stîncă, nu îndrăznea să revină înot la bord din pricina rechinilor care-și făcuseră apariția. Monfreid i-a lansat atunci o parîmă, recomandîndu-i să se strîngă ghem în apă, știut fiind că, de regulă, rechinii mușcă părțile alungite ale corpului, brațele sau picioarele. Cînd matelotul a fost gata, întregul echipaj l-a tras rapid la bord (evident, fiind hulă, un velier de 10—15 t nu-și putea îngădui să acosteze lîngă o stîncă).

Ca atare, un „goggler" bine bronzat pare mai puțin expus unui eventual atac; în aceeași ordine de idei, e recomandabilă utilizarea labelor de cauciuc în apele infestate de rechini: dincolo de utilizarea lor propriu-zisă, au avantajul că, fiind de culoare închisă, tentația pentru rechin se diminuează. În sfîrșit, chiar dacă un rechin ar înhăța o asemenea labă, poate s-ar mulțumi doar cu extremitatea flexibilă, fără să apuce și piciorul... (amintiți-vă, în ziua accidentului vinam fără labe).

E de menționat că rechinul trage la momeală mai mult noaptea decît ziua. Tot noaptea preferă să se strecoare prin

defileele submarine și să patruleze de-a lungul coastelor. Pescarii din insula Mauritius, ca și cei din insulele Cargados-Carajos, unde, ulterior, am petrecut aproape un an, renunță adesea la pescuitul nocturn, deoarece atunci rechinii îi stînjenesc cel mai mult, năpustindu-se asupra peștilor prinși în cîrlig.

S-ar părea deci că rechinul se hrănește, în principal, noaptea. În ceea ce mă privește, n-am văzut *niciodată* în cursul scufundărilor mele ca vreun rechin să atace peștii. Nici eu și nici careva dintre prietenii mei din insula Mauritius, dintre care mulți sînt vînători de mîna-întîi. (Nu mă refer la peștii răniți de săgeată.) Ca atare, dacă rechinul nu mănîncă ziua, înseamnă că o face altcîndva... și nu eu voi fi acela care să se amuze înotînd noaptea în mările tropicale!

O ultimă remarcă: în insula Mauritius am fost atacat la o adîncime de șapte-opt metri. Cîteva luni mai tîrziu, în timp ce pescuiam în grup în apele arhipelagului Cargados-Carajos, am fost pe punctul de a fi atacat, în timp ce căutam o săgeată pierdută, la o adîncime de patru-cinci metri. Un rechin a țîșnit brusc de după un boschet de corali; acțiunea lui a fost într-atît de rapidă, încît Christian Couacaud, pe care-l rugasem să vegheze, nici n-a apucat să-l vadă. În ziua aceea am trecut pe lîngă catastrofă, cu toate că rechinul nu măsura mai mult de un metru cincizeci!

Ori, Cousteau povestește în *Lumea tăcerii* cum el și camarazii săi au crezut că le-a sunat ceasul din urmă într-o zi cînd, echipați doar cu aparatele lor de scufundare, reveneau înot la bordul navei aflată la ancoră în largul insulelor Capului Verde; de îndată ce grupul lor încerca să se ridice la suprafață ca să facă semn celor de pe vas, cercul rechinilor se strîngea imediat... dar cum plonjau, cum se simțeau într-o siguranță relativă.

În partea pe care o cunosc eu a Oceanului Indian, se întîmplă exact contrariul: la suprafață mă simt în siguranță, la adîncime, sensibil mai puțin. Așadar, comportamentul rechinilor poate varia de la o mare la alta, iar uneori, în aceleași ape, de la o zonă la alta, după cum rezultă din numeroasele observații făcute de Bernard Gorsky* și cei trei coechipieri ai săi.

Iată cîteva din regulile pe care le aplic. Ceilalți n-au decît să gîndească și să procedeze cum doresc:

1) Rechinul este un pește timid și nu atacă în timpul orelor luminoase ale zilei, cu excepția, poate, a unor specii rare. În general, îi este frică de om și rareori îl lasă să se apropie.

2) Cel mai fricos dintre rechini poate deveni turbat dacă dă de sînge în apă. Ori, peștii harponați sîngerează aproape întotdeauna, iar în plus, vibrațiile emise de peștele care se zbate în vîrful săgeții atrag în mod sigur rechinii. În asemenea cazuri, prudența recomandă schimbarea locului de vînătoare.

3) Rechinul se lasă „dus" de atitudinea agresivă a înotătorului. Dar pentru asta, trebuie mai întîi să-l vezi. Așa stînd lucrurile, păzea dacă apa e tulbure... În ceea ce mă privește, la Tropice refuz să intru în ape tulburi.

4) Rechinul se hrănește, în principal, noaptea. Tot atunci se apropie de plajă și pătrunde prin defileele submarine, în care ziua nu-l prea găsești. Atenție deci la băile nocturne în apele cu rechini, pentru că nu numai că n-o să-l vedeți venind, dar mai e și ora lui de cină!

---

* Bernard Gorsky, conducătorul expediției „Moana" (cunoscută publicului nostru din filmul cu același nume), însoțit de Pierre Pasquier, Roger Lesage și Serge Arnoux, a prospectat timp de trei ani mările calde ale Terrei, la bordul velierului „Moana". (N.T.)

5) Rechinul manifestă o preferință evidentă pentru extremitățile, mai deschise la culoare și mai alungite, ale corpului: brațe, picioare, palme, tălpi, lucru certificat de numeroase observații.

6) Chiar dacă cineva a fost mușcat, dezastrul nu este încă total: respectivul trebuie să continue să bîlfeze. De altfel, nici nu-ți rămîne altceva de făcut. Dacă n-aș fi simulat gesturi agresive cînd rechinul acela turbat se învîrtea în jurul meu, accidentul ar fi putut căpăta o turnură mult mai gravă.

7) Trebuie admis, odată pentru totdeauna, că rechinii n-au același comportament, indiferent de zonă. Pe coastele mauritiene, de exemplu, și în arhipelagul Cargados-Carajos, accidentele sînt aproape necunoscute. În schimb, pe coastele Madagascarului, adică la numai cîteva sute de mile distanță, rechinii sînt, așa cel puțin se spune, mult mai periculoși. Pe de altă parte, am remarcat că în insulele Mauritius și Cargados-Carajos rechinul are tendința să devină un pic proa curios atunci cînd te afli la fund, în vreme ce Cousteau notează contrariul (în largul Dakarului, dacă nu mă înșală memoria).

8) În jurul rechinilor circulă o puzderie de istorii. Cei mai locvaci la acest capitol sînt tocmai persoanele care n-au vîrît măcar o dată un picior în apă... Pe insula Ascension, pe unde am trecut ulterior, înotul este interzis din pricină că rechinii sînt, se pare, feroci. Din informațiile culese de mine a rezultat însă că nici un accident n-a fost semnalat pe insulă. Am petrecut aici o săptămînă, am înotat zilnic în jurul vasului și n-am văzut coadă de rechin... ceea ce, la o adică, nu dovedește, firește, nimic. Dimpotrivă, de cîte ori am venit pe coastele savanei, m-am găsit întotdeauna în prezența a cel puțin unui rechin.

Adio, vînătoare submarină! cel puțin pentru o bună bucată de timp, deoarece piciorul meu tumefiat și dureros îmi va interzice, multe săptămîni de-aici încolo, utilizarea labelor de cauciuc. Adio, așijderi, dansul, crosul, îndelungatele marșuri... Voi șchiopăta pînă la sfîrșitul zilelor mele. Oricum, e mai bine așa decît cu un picior artificial!

Dar hop! și totul se aranjează ca printr-o minune: la o lună după accident, umblam normal, puteam alerga ca altădată și încălța înotătoarele. A rămas doar o cicatrice mare, în formă de semilună, pe laba piciorului...

Gérard Dufourmentel a făcut o treabă excelentă.

Și cum o minune nu vine niciodată singură, am fost angajat de compania „Raphael-Fishing" ca să dirijez întreprinderea ei de pescuit și exploatare a guanoului din Saint-Brandon.

Grupul Saint-Brandon (sau Cargados-Carajos) răsare din ocean la 240 mile nord-est de insula Mauritius. E vorba de o duzină de insule coraliene și bancuri de nisip presărate de-a lungul unei linii în formă de semilună care se întinde pe o distanță de vreo douăzeci de mile la extremitatea sudică a marelui banc Nazareth. Nisipuri albe, corali țepoși, boschete pipernicite, broaște țestoase, miriade de păsări de mare, cocotieri și smochini sălbatici care au rezistat la cicloane, acesta este cadrul în care am trăit aproape un an o existență pasionată în tovărășia oamenilor și navelor mele: o duzină de veliere de 7—10 metri pentru pescuitul în zona, foarte bogată în pește, a bancului, și vreo treizeci de pirogi, înguste și rapide, aproape fără pescaj, destinate cabotajului.

Aproximativ o sută treizeci de pescari negri și vreo treizeci de „sedentari" folosiți la exploatarea guanoului fosilizat, acesta era efectivul de pe Saint-Brandon. Nu tu femei, nu

tu băuturici, nu tu cinema. Şi totuşi, n-am văzut întreprindere condusă cu atîta luciditate şi nici patroni atît de simpatici ca Louis Couacaud şi Wilfrid Larché, directorii companiei „Raphaël-Fishing", cu sediul social pe insula Mauritius.

Pe Saint-Brandon nu circulau nici banii: oamenii îşi cumpărau, în cont, de la cooperativă ceea ce doreau, achitînd apoi la lichidare. Problema furturilor era deci rezolvată, fără poliţişti. În ceea ce priveşte regula de aur de a nu tolera pe insulă nici femei, nici alcool, ea evita nenumărate necazuri şi suprasarcini inutile. Angajaţii petreceau aici şase-opt luni, muncind şi făcînd economii, atît şi nimic mai mult. Totul mergea de minune. Odată expirat contractul, reveneau la Mauritius sau Rodriguez cu vaporul lui „Raphaël-Fishing", care la întoarcere aducea un nou contingent. Simplu şi eficace.

Misiunea mea viza două obiective: sporirea producţiei de peşte sărat şi reducerea timpului afectat, lună de lună, încărcării de guano. Mi-am consacrat întreaga energie unor sarcini care mă pasionau: reparaţia flotilei de pescuit; balizajul luminos al traseelor astfel încît pescarii să se poată înapoia şi după asfinţitul soarelui, perioadă optimă pentru pescuitul în larg; instalarea unor lumini vizibile de la zece mile distanţă; organizarea metodică a încărcării cantităţilor de guano colectate, efectuată acum mai repede şi numai cu jumătate din efectivul obişnuit, astfel ca pescuitului să-i poată fi repartizaţi cît mai mulţi oameni.

Zece luni mai tîrziu, plafonul putea fi considerat atins... dar peştele sărat al companiei „Raphaël-Fishing" devenea tot mai greu de vîndut. Negustorii chinezi care, ani de-a rîndul, luau cu asalt debarcaderele, acum strîmbau din nas; ceilalţi, indienii stabiliţi pe insula Mauritius, se apucaseră

să importe peștele sărat din țara lor de origine și cei 250 000 de indieni localnici îl preferau pe acesta celui din Saint-Brandon.

Din punct de vedere pecuniar, șederea mea la Saint-Brandon m-a pus pe linia de plutire și... vechile mele vise, îndelung refulate, au început din nou să fluture prin fața ochilor aținți spre îndepărtata linie a orizontului...

Da, asta era! Eram în continuare contaminat de virusul mării în pofida zdravenelor lovituri pe care le încasasem odinioară...

Dacă poți rămîne, rămîi.
Dacă trebuie, plecă!

Trebuia...

Chila, etrava și etamboul, dintr-un splendid lemn de mahon, au fost cumpărate de-a gata; ceva mai tîrziu, am achiziționat și panourile, pe care împreună cu dulgherul Rousseti ne-am apucat să le geluim sub un palmier uriaș, crescut pe malul unui riu, la cîțiva kilometri de Port-Louis. Era un loc liniștit și umbros, la doi pași de apă și destul de aproape de capitală pentru ca multiplele demersuri indisolubil legate de construirea unei nave să nu fie îngreuiate. Prietenul meu Francis Lahausse de la Louvière mi-a oferit să împărțim garsoniera pe care o avea la Curepipe. Mă aducea cu mașina în fiecare dimineață și mă culegea seara, nu înainte de a ne da o mînă de ajutor. Jean Galea, proprietarul terenului pe care o construiam pe *Marie-Thérèse II* și al magnificului slup *Liberty*, ancorat în imediata apropiere, sosea și el aproape în fiece zi ca să verifice ecloziunea viitorului meu vas. Excelent marinar, extrem de dotat pentru improvizațiile de calitate, sugestiile și ajutorul său mi-au fost prețioase, iar vizitele deosebit de plăcute.

O dificultate majoră s-a manifestat de la bun început: piesele curbe din lemn destinate coastelor navei erau aproape de negăsit. Dar insula Mauritius este un pământ al miracolelor sau, mai degrabă, o insulă populată de oameni admirabili: prietenii mei de la New-Mauritius-Dock au descoperit sub o stivă de tot soiul de vechituri trei nervuri minunate din lemnul arborelui de pline; tot ei au tratat cu proprietarul care mi le-a cedat la preţul de cumpărare... vechi de acum zece ani. Adică, pe o nimica toată! Marcel de Nanclas mi-a oferit o magnifică grindă din lemn de teck... în aceleaşi condiţii! În materie de schelet, aveam tot ce-mi trebuie.

Construcţia a început prin aşezarea chilei, lungi şi rectilinii, pe doi bulumaci paraleli. Au urmat étrava şi etamboul care i-au fost fixate, prinse în buloane şi menţinute în poziţie verticală cu ajutorul unor pari înfipţi în pământ şi bătuţi în cuie la cele două extremităţi ale viitoarei nave. Rămîneau acum de montat coastele ca să obţinem şarpanta. Procedeul utilizat a fost cel „asiatic": am desenat osatura de bază în mărime naturală, apoi am decupat-o (pardon, de decupat a decupat-o Rousseti!). După aceea, am trecut la probe: „Depărteaz-o un picuţ, Rousseti!... Nu, prea mult. Mai închide-o puţin... Nu, nu aşa, e un velier, nu o vedetă rapidă! Aşa! Perfect! Nu mişca, sosesc!" Şi sărind peste tufişuri, mă repezeam să prind în cuie grinda transversală care urma să menţină ecartamentul dorit pînă la terminarea construcţiei. Apoi am decupat varanga, am prins-o în şuruburi de această primă coastă şi totul a fost fixat cu buloane de chilă. Au urmat alte două coaste, aproape identice cu o curbură nitel mai închisă, care au fost trasate, decupate, fixate de varangele respective şi înţepenite de chilă la 60 de centimetri în faţa şi în spatele osaturii de bază.

Acest ansamblu — trei coaste, chila, etrava, etamboul — dădeau de pe acum o vagă idee asupra formei viitoarei nave. Au urmat filele salvatoare: lamele subțiri din lemn au fost prinse în cuie, din douăzeci în douăzeci de centimetri de coasta centrală și apoi repliate spre etravă și etambou, unde au fost fixate cu ajutorul cuișoarelor. Acum contururile deveneau mai clare.

Restul zilei mi l-am petrecut modelînd forma definitivă, folosind în acest scop capete de sfoară și bucățele de lemn: sforile serveau la alungirea formelor, în timp ce lemnișoarele la împinsul filei către exterior, acolo unde curbura cocii urma să fie mai accentuată. Mai, mai să-l căpiez de tot pe bietul Rousseti! Nici tu masă de prînz, nici tu o micuță siestă, nici tu măcar ceaiul cu lapte pe care-l fierbeam de regulă într-o cutie de conserve goală pe un foc de talaș. Eu, în schimb, jubilam. Vasul meu căpăta formă. Apoi, totul a fost încheiat dintr-un singur șvung, de la opt dimineața la patru după-amiază. Zei ai Cerului și-ai Mării, ce splendid velier veți legăna într-o bună zi!

Cînd, pe seară, Francis Labausse și Jean Galea au venit să mă ia, m-au găsit instalat pe o buturugă cu privirea topită a unei mămici care-și mîngîia din ochi odrasla, a opta Minune a Lumii...

Marie-Thérèse II se născuse.

Următoarele coaste au fost trasate cu ajutorul unei rîngi de fier cornier, cu un diametru de 6 mm, curbată în interiorul cocii pe locul fiecăreia din viitoarele coaste. Imediat ce era trasată, decupam coasta, verificam dacă se așază bine, o prindeam în șuruburi de varanga respectivă și o fixam definitiv de chilă. Am pornit treaba de la partea centrală spre pupa, apoi de la centru spre etravă. Procedînd astfel, aveam posibilitatea să rectificăm pe loc „micile surprize" inerente

unei metode atît de empirice, nu lipsite de numeroase tatonări și cîteva crize de furie... Din fericire, Rousseti avea caracter bun!

Trei luni după așezarea chilei, toate coastele erau la locul lor, așa că cei opt stringheri au putut fi instalați; erau enormi (10 cm/4 cm). Au urmat traversele de punte, constituite fiecare din două scînduri prinse între ele și arcuite astfel încît puntea să fie cît mai curbată. Poate că unii se vor mira de această idee de a utiliza scînduri în locul tradiționalelor piese din lemn curbat destinate traverselor de punte. Explicația e următoarea: piesele curbate costă foarte scump pe insula Mauritius (ca de altminteri pretutindeni) și, în plus, sînt rare. Traversele mele de punte erau de o soliditate fără moarte, întrucît doar partea lor exterioară era arcuită, în timp ce suprafața interioară rămînea dreaptă.

Șarpanta fiind acum terminată, ne-am apucat de bordajul cocii. Sărmanul Rousseti, a cărui experiență se limita la construcția de pirogi și mici ambarcațiuni de pescuit, cu pescaj redus, simțea cum i se încurcă mințile și cum îl lasă puterile (ceea ce era mai grav). Adevărul e că nu-i o joacă de copil să faci bordajul cocii unui velier care măsoară 3,14 m în lărgime și 8,36 m lungime, cît totaliza *Marie-Thérèse II*...

După două luni de strădanii, treaba era încheiată, cu niște improvizații să-i facă pe specialiști să urle!

A urmat apoi așezarea nervurilor curbate intermediare din lemn de goyavier*, un lemn extrem de solid, extrem de suplu, foarte dur, cu fibra compactă, care se lasă curbat la rece, dar în care nu poate intra nici un cui de pe lume, fără să fi fost sfredelită, în prealabil, gaura. Două săptămîni de trudă și cu asta, basta.

---

* Arbore din familia *Mirtaceelor*, răspîndit în țările calde, reputat pentru calitățile mașei lemnoase și savoarea fructelor sale. (N.T.)

Trebuia să-i dăm zor deoarece contul meu din bancă se sfîrșea și mai abitir decît Rousseti. Alte două săptămîni ca să isprăvim puntea și ruful. Au urmat cirma, enormă, cu armăturile sale din fier forjat, groase de 12 mm și fixate prin balamale de coacă, apoi portsarturile, piciorul etravei, arborada, etc... Eram aproape complet pe drojdie și n-aș fi putut niciodată s-o scot la capăt fără ajutorul neprețuit al prietenilor, pe care nu-i pot cita, fiind atît de mulți.

Și, în sfîrșit, miracolul: Louis Larcher, proprietarul unor plantații de trestie de zahăr și al unei fabrici de zahăr, m-a întrebat într-o zi care-i greutatea chilei...

— N-am să am decît lest interior. Dacă-l fixez cum trebuie, n-o să clintească nimic în caz de răsturnare. (Exemplele citate de Jean Merrien mi-au confirmat convingerea că nici un velier mic nu se poate pretinde „nerăsturnabil". Revii sau nu revii la poziția normală, asta-i toată problema.)

— Și crezi că nava dumitale se va redresa de una singură, fără ajutorul unui lest exterior?

— Sînt aproape sigur și oricum n-am altă alegere.

— Aproape sigur... dar nu de tot, nu-i așa? Acum ascultă-mă în liniște și n-o face pe idiotul: depune chiar de mîine la biroul meu un crochiu la scară, cu toate cotele, al chilei din fontă la care visezi. Ți-o fac cadou. Iar dacă refuzi, capeți niște șuturi în fund!

O săptămînă mai tîrziu, un camion îmi aducea chila, cîntărind 400 de kilograme... Prin gestul său superb, Louis Larcher avea, probabil, să-mi salveze viața, așa cum se va vedea mai încolo.

După nouă luni de la intrarea ei în șantier, *Marie-Thérèse II* făcea prima sa baie, fiind remorcată pînă la liniștitul bazin de la New-Mauritius-Dock din Port-Louis; acolo am montat arborii și am great-o ca ketch cu vele aurice, ajutat de bravul

Caspiorre, pînzarul docului. Pînza velelor și parîmele mi-au fost cedate la preț de fabrică de Wilfrid Larché și Louis Couacaud, foștii mei patroni de la „Raphaël-Fishing".

Cum poate fi desenată velatura unei nave? Cei mai mulți preferă să-l lase pe arhitect să-și pună această întrebare. Într-un sens, au dreptate. În ceea ce mă privește, iată cum am rezolvat problema în cazul lui *Snark*, *Marie-Thérèse* și *Marie-Thérèse II:* întîi un crochiu al navei, pe cît posibil, la scară. Apoi sînt desenate velele, urmărindu-se ca centrul velic să cadă în partea anterioară a centrului carenei. După ce velele au fost croite, cusute și bordate, se pleacă într-un mic tur de probă. Cu această ocazie, îți dai seama dacă nava e prea ardentă sau prea moale. E ca la rișcă: moneda nu rămîne niciodată pe cant.

Dacă nava se dovedește prea ardentă, e de ajuns să fie redusă vela artimonului înfășurînd-o pe ghiul ei pînă ce se obține echilibrul sub vele. La întoarcerea la ancoră, vela artimonului poate fi rectificată sau, ca să n-o micșorăm, se poate fie instala un bompres cu un foc suplimentar, fie lungi bompresul existent pentru a deplasa focul spre exterior.

Dacă nava s-a dovedit a fi prea moale, trebuie mărită suprafața velei artimon sau scurtat bompresul, în cazul că el există. În fine, se mai poate reduce suprafața trinchetinului.

Cam multă muncă? Nu-i chiar așa. Și în plus, e îndeajuns de distractiv. Din păcate, economiile mele se topiseră de tot, fapt care mă lăsa înaintea a două posibilități: să-mi găsesc un serviciu pe insula Mauritius sau să pornesc imediat către Africa de Sud în căutarea unui *job*. Eram însă prea rudimentar echipat ca s-o iau așa din loc, aproape fără provizii, fără schimburi, fără ancore și lanțuri de rezervă, cu un singur rînd de vele, cu un sextant și un cronometru

de împrumut, fără... Evident, aș fi sfîrșit prin a atinge Durbanul ori Lourenço Marques, dar nu-i totul să ajungi într-un port, mai trebuie să și poți rămîne acolo fără riscul de a muri de foame în cazul în care găsirea unei slujbe s-ar dovedi dificilă.

Sigur, pe insula Mauritius mi-aș fi găsit de lucru, dar asta nu-mi rezolva problema. De angajat mă putea angaja doar o exploatare a trestiei de zahăr ori, în acest caz, însemna să trăiesc departe de nava mea, fără putința de a lucra la ea în mod regulat (o navă nu-i niciodată pe deplin terminată).

Insula Mauritius este însă un pămînt al miracolelor. Am spus-o de o sută de ori și o repet!

D. Calabrèze, consulul Franței care-i succedase lui Hector Paturau, tocmai pleca în concediu luînd-o cu sine în Metropolă pe fiică-sa Marcelle, secretară la consulat. Locul era deci vacant și Fernand Saugon, noul consul, m-a angajat de cum a venit, pe postul de secretar auxiliar. Iată-mă devenit „domnul șef de cabinet", la doi pași de nava mea, unde puteam să viețuiesc în permanență (exceptînd, firește, orele de birou!).

Un an petrecut în această slujbă, foarte interesantă, sub ordinele unui om extrem de plăcut care a fost pentru mine și un prieten și un șef, mi-a îngăduit să completez trusoul lui *Marie-Thérèse II*. Iar amicii mei au fost admirabili. Fără ei, vasul n-ar fi putut părăsi niciodată insula în condiții atît de bune.

Frecvente plimbări în jurul insulei, iar apoi o călătorie pînă la La Réunion în tovărășia lui Francis Lahausse mi-au oferit prilejul unor interesante observații asupra greementului; artimonul auric a fost înlocuit cu o velă bermudiană, mai maniabilă (operațiune bine venită, întrucît *Marie-Thérèse II* s-a arătat a fi prea ardentă, iar eu nici nu vroiam să aud de alt bompres). Ajutat de prietenii mei din doc,

m-am apucat să instalez două timone: una în fața cockpitului, cealaltă în interiorul cabinei, aceasta din urmă dovedindu-se de o mare utilitate, atît pe vreme frumoasă, cît și pe timp urît.

I-am predat, respectuos, consulului Franței „însemnele" atribuțiilor mele și am terminat achiziționarea proviziilor, completate de darurile prietenilor.

Ultimele trei zile le-am rezervat ca să le petrec la Riambelle. Adio, scumpă familie adoptivă. Gîndul meu va reveni adesea printre voi ca să regăsească acea căldură dulce și prețioasă pe care o degajă „Portul-mamă".

Capitolul III
ÎNTRE INSULA MAURITIUS ŞI DURBAN: 1550 MILE

La 2 noiembrie 1955 am ridicat pînzele pentru această primă etapă; am făcut-o cu inima strînsă, pentru că nu te despărţi fără tristeţe, după o şedere de trei ani, de o insulă atît de minunată în care numeri atît de mulţi prieteni buni. Dar acesta-i tributul navigatorului şi zicala o spune prea bine: mîna prietenului n-apucă să se încălzească între ale tale. E drept, în cazul insulei Mauritius conserv în mine căldura a numeroase mîini prietene.

Alizeul s-a stabilizat şi sînt acaparat de adaptarea la viaţa de marinar. Trebuie făcută nişică ordine la bord. Treabă simplă, e de ajuns să îndes tot ce prisoseşte în dulapurile care ocupă cele două laturi ale cabinei. Rînduială de ochii soacrei, firește, dar acum mă descurc mai lesne.

Urmează apoi operaţiunea delicată a reglării cîrmei pentru vîntul din pupa. Îmi ia mult timp şi nici nu mă satisface pe de-a-ntregul, fiindcă n-am putut să-mi ofer vele trinchetin gemene. Vela mare este întinsă la babord, în timp ce trinchetinul, menţinut la tribord cu un tangou (prea scurt, n-apuci niciodată să faci totul înaintea primei plecări), echilibrează cît de cît presiunea vîntului asupra velei mari. Bineînţeles, vela artimon este coborîtă astfel încît centrul de presiune a vîntului se situează cît mai spre prova.

Rezultatul obţinut e îndeajuns de corect în cazul unui vînt moderat (maximum tăria 4), pentru că în atare situaţie marea nu-i prea agitată. Vremea s-a menţinut frumoasă timp de zece zile pînă cînd am atins capul sudic al Madagascarului,

pe care l-am ocolit cam la vreo sută de mile; în zona asta timpul e adesea închis şi am preferat să păstrez distanţele.

În canalul Mozambic, vremea se strică instantaneu; vînt puternic din sud-est şi hulă zdravănă. Vasul nu-şi mai păstrează capul cu cîrma legată. Cu marea asta agitată, vîntul din pupa impune să fiu permanent în gardă. Cartuşele devin lungi şi dificile. Vinovat este curentul din canalul Mozambic, deoarece circulaţia lui e practic contra vîntului, răscolind astfel marea.

Dezvăţate de prelungita şedere pe uscat, mîinile mele au devenit dureroase din pricina pudderiei de julituri provocate de manipularea parîmelor, julituri agravate de acţiunea electrochimică exercitată de roata timonei care-i din alamă*. Etapele parcurse în timpul zilei sînt excelente, dar noaptea trebuie să pun nava la capă, căci nu-s de fier... dar din pricina asta resursele mele se cam resimt. Nimic nu mă face să turbez mai tare decît să nu pot profita de un vînt prielnic. Va trebui să veghez ca lucrurile să se schimbe odată ajuns la Durban.

Sigur, navigaţia este o încîntare, dar mai trebuie să profiţi de pe urma ei, să ai timp să citeşti, să visezi, să bucătăreşti sau să nu faci nimic, fără să fii pironit cu ochii la compas.

Fată bună, *Marie-Thérèse II* consimte să-şi menţină capul cîteva bune minute în şir, dar asta nu-mi îngăduie relaxarea completă pe care o voi cunoaşte începînd cu Durbanul şi, mai ales, după escala de la Cape Town, de unde voi pleca ca un adevărat mire cu zestre. Să revenim însă la canalul Mozambic.

După trei zile de asemenea navigaţie niţeluş cam „igrasioasă", timpul urît cedează locul calmului plat. El va dura două zile. La început, ruliul este îngrozitor şi nu îndrăznesc

---

* Ulterior, roata din alamă a fost cromată şi mîinile mele n-au mai avut de ce să se plîngă, acţiunea electrochimică încetînd complet. (N.A.)

să-l amortizez strîngînd vîntul cu vela mare din cauza serioasei frecări a furcii de catarg (nici o problemă cu artimonul bermudian). Încerc atunci un sistem care se dovedește excelent: ancora de furtună este filată la babord și legată de inelul cel mai dinspre pupa al arborelui mare, căruia îi strîng întinzătorul pentru ca tracțiunile exercitate în jos să nu provoace deteriorarea garniturilor metalice. Apoi, las să cadă o greutate de 20 kg în ancora de furtună, ceea ce o face să rămînă suspendată la o adîncime de 1,50 m, cu deschizătura cea mare orientată în sus. Efectul e imediat: ruliul diminuează cu 50% și sînt convins că dacă aș avea o ancoră de furtună instalată în același mod și la tribord, ruliul ar fi fost aproape complet anihilat. Din nefericire, ancora mea de furtună, confecționată pe improvizație și din materiale „reciclate", se pierde în timpul nopții. Mamă, mamă, ce ruliu!... Între timp, curentul mă împinge inexorabil către sud cu o viteză medie de 30 de mile pe zi...

Dacă acest calm plat va dura prea mult mă voi trezi dus la sud de latitudinea Durbanului și voi nimeri în curentul Acelor, care se deplasează cu o viteză între 50 și 100 de mile pe zi, în funcție de perioadă și de propriile-i hachițe.

Iată însă că vîntul revine din sud-est, aducînd cu sine ploaia și hula. Păstrez cîteva zile direcția nord-vest ca să mă mențin „în amonte" față de Durban. Observarea soarelui este dificilă, uneori imposibilă și adesea punctul estimat îl înlocuiește pe cel astronomic. Nu-mi fac însă griji pentru moment căci mai am nouăsprezece mile de înfruntat.

În sfîrșit, pe 24 noiembrie, după două zile de cer senin care mi-au îngăduit să-mi precizez poziția, zăresc pămîntul. Minunatul meu ceas Omega (mulțumesc, José Poncini!) a avut o eroare de numai cincisprezece secunde. Ținînd seama de curent, mi-am propus să ating capul Sfînta Lucia, la 120 de

mile mai la nord de Durban. Trei zile mai tîrziu fundariseam ancora în portul Durban.

Ce s-a petrecut între timp? Expediția merită să fie relatată în detaliu.

După cum am spus, pe data de 24 zăream pămîntul. De două zile, vîntul sufla destul de rece din nord-est, barometrul era în scădere, ceea ce prevestea, la proxima creștere a presiunii atmosferice, rafale de vînt din sud-vest. M-am îndepărtat, așadar, de coastă și la asfințitul soarelui, așa cum făcusem dintotdeauna, am ținut capa sub vela artimonului și echea sub vînt. Către 10 seara, barometrul a prins să urce în timp ce vîntul de sud-vest se stabiliza, atingînd în cîteva minute o forță considerabilă, ca după cîteva ore să scadă pînă la tăria 7—8 pe scara Beaufort, tărie pe care și-a menținut-o toată noaptea, izbucnind din cînd în cînd, în rafale violente.

Marie-Thérèse II își păstra admirabil capa, oscilînd între 45° și 6° ale vîntului, pe o mare devenită enormă sub efectul acestui vînt puternic suflînd în contra-curentului. În zori, spectacolul pe care-l oferea marea era fantastic: valurile se spărgeau peste tot exceptînd nava, protejată de talazurile deferlante de remuul său de derivă.

În ceea ce mă privește, ghemuit sub pled, dormeam sau citeam, așteptînd în pace ca lucrurile să binevoiască să se aranjeze de la sine. Mărturisesc chiar că nu eram deloc supărat pe acest interludiu care-mi îngăduia să mă odihnesc fără mustrări de cuget. Este aproape inimaginabil în ce măsură pot fi suple și nebruște mișcările unei nave aflate la capă cînd un fleculeț de velă dă vîntului suficientă priză ca s-o facă să deriveze, proptindu-i în același timp unul din borduri. Firește, depinde și de navă: un vas cu un pescaj mare va avea tendința să nu deriveze îndeajuns. Ca urmare, el va beneficia într-o măsură mai mică de protecția oferită de remuuri și va îmbarca pachete de apă de se va zgîlții din țîțîni. Dimpotrivă,

un vas cu pescaj mic, derivînd deci mai repede (ceea ce este uneori un dezavantaj, cînd vîntul bate dinspre coastă, dar, din păcate, nimic nu e perfect!), va fi mai bine protejat de propriul său remuu. După părerea mea, idealul, din punctul de vedere al confortului pe mare, îl constituie o navă cu un pescaj extrem de modest, dar avînd un lest exterior suficient pentru a o aduce la poziția normală în cazul că a fost răsturnată cu chila în sus de un val deferlant.

Marie-Thérèse II nu era chiar un vas cu pescaj redus, pentru că 1,5 m nu-i chiar de colea. În schimb, lestul și încărcătura nu cîntăreau mare lucru... (la îmbarcare aveam 10 shillingi în buzunar, adică vreo 50 de franci, ceea ce dă o idee despre sărăcia relativă a echipamentului și a aprovizionărilor!) și de aceea deriva ei provoca un remuu protector suficient... asta pînă în clipa cînd, vîntul slăbind din intensitate pînă la forța 5, adică aproximativ 25 km/h, lucrurile s-au complicat. Căci, dacă vîntul diminuase, marea continua să rămînă rea, plină de crestele afurisite ale hulei.

Deci, la 25 noiembrie, pe la prînz, vîntul diminuase considerabil, dar nici vorbă să ridic velatura cu marea asta periculoasă. Trîndăveam liniștit în cabină cînd niște sunete ciudate, provenite de la cîrmă, m-au adus pe punte ca să string parîmele echei care, zvîntîndu-se, căpătaseră joc. Urcînd, am neglijat să închid panoul glisant care reprezenta ușa cabinei; abia terminasem ce aveam de făcut cînd am zărit rostogolindu-se spre mine un val gigantic. Era unul din acele valuri solitare care vin de foarte departe, izbesc năpraznic, lasă în urma lor o impresie de calm relativ, își continuă drumul, lovind orbește, la intervale neregulate, ca să moară finalmente, într-un clocot impresionant de spumă, pe cine știe ce plajă, la capătul lumii.

Marie-Thérèse II se găsea în acel moment cu etrava spre el și a fost acoperită instantaneu de cel puțin un metru de

apă. Am și acum imaginea vasului meu din care nu se vedea decît vîrful catargului răsărind din volbură. Deloc banal ca spectacol! Eu unul am apucat să-mi înnod brațele pe artimon, în vreme ce trupul meu făcea schi nautic la suprafața torentului. Șocul a împins violent nava îndărăt, a așezat-o de-a curmezișul valului care, continuîndu-și năvala, a culcat-o pe un bord, a înfundat-o în masa lichidă. În primul moment, m-am trezit întins peste vela artimonului, în următorul, măturat peste bord de șuvoiul spumegînd. *Marie-Thérèse II* avea chila cam la 45° deasupra orizontalei, dar s-a redresat din fericire destul de repede, păstrînd totuși o înclinare de vreo zece grade la tribord, provocată de deplasarea a aproape întregului meu material pe care nu socotisem necesar să-l înțepenesc ca lumea. Noroc că lestul interior, constituit din bucăți de șină și vechi lanțuri, fusese fixat solid cu buloane de fundul calei. Fără această precauție catastrofa ar fi fost totală.

Am revenit în mare viteză la bord ca să constat imediat că ceva nu-i în regulă. Aoleu! dispăruse capacul glisant al cabinei! Plutea la vreo douăzeci de metri de navă. Plonjon, recuperarea acestui element esențial, operațiune foarte dificilă într-o apă lipsită de consistență din pricina infinității de bule de aer încorporate în ea. Nava se găsea în acel moment într-un soi de micro-liman format dintr-o apă aproape albă de bule de aer și pentru cîteva minute era în perfectă siguranță. Într-adevăr, nu s-a mai format nici un val, această borbotă spumantă acționînd aidoma unui strat de ulei.

Șinele de aramă ale culisei, deși torsionate, se mai țineau în cîteva șuruburi și nu mi-a fost greu să le îndrept cu ajutorul unui ciocan, iar cu o șurubelniță să înlocuiesc șuruburile smulse. Firește, n-am mai avut timp să îndes bețe de chibrit în vechile găuri ca să sporesc astfel priza holșuruburilor. O

voi face mai încolo, cînd va fi timp frumos, sau la Durban... Preocuparea mea majoră era reinstalarea panoului culisant, fiindcă mă îngrozea ideea unui al doilea val de același calibru, care ar fi însemnat sfîrșitul.

Și toate acestea numai pentru că am comis greșeala de a nu închide la ieșire cabina. Presiunea apei creată între ruf și capacul cabinei a fost cea care l-a smuls din șarnieră. Bine închis, această presiune s-ar fi produs doar pe orizontală, pe suprafața lui exterioară, ceea ce l-ar fi închis și mai bine, iar nava n-ar fi luat decît cîteva găleți de apă prin hublouri, și ele deschise. Trebuia să respir și eu, nu-i așa?

Cea de a doua preocupare a mea a fost vela artimonului. Mare noroc că a rezistat fără să se despice pe din două. Și ce solid s-a dovedit arborele artimon de n-a dislocat sarturile sub enorma presiune pe care a suportat-o vela invergată strîns! Din fericire, tachetul de legare a scotei velei artimon, sau mai exact, belciugul din fier forjat de grosimea degetului mic care fixa scripetele de punte și pe care socotisem că nu-i nevoie să-l sudez s-a desfăcut, filind scota și amortizînd prin aceasta repercursiunile răsturnării asupra restului greementului. L-am cîrpit provizoriu cu niște sîrmă, după care m-am dus la prova ca să filez tot lanțul, toată parîma și ancora. În felul acesta, etrava ținută de ancora mea de furtună, de o concepție nouă, dar extrem de eficace, rămînea cu fața la val. Apoi am legat echea la centru pentru ca nava să n-aibă tendința să se așeze transversal dacă un alt val deferlant ar da-o violent îndărăt. (Echea cîrmei, făcută dintr-o bară cilindrică de fier, cu un diametru de 3,5 cm, a fost torsionată cu 20° de presiunea cîrmei în momentul reculului!) Totul fiind în ordine pe punte, am coborît să rînduiesc și în interior.

În cabină domnea o dezordine indescriptibilă, totul plutea în apă. Panoul de pe podea ajunsese pe saltele, iar ele stăteau lipite de perete. Cutiile de conserve se plimbau peste tot, diverse lăduțe goale, cratițele, aragazul, diverse scule formau un talmeș-balmeș îngrozitor. Ca să nu mai vorbim de saltele, pături și toată lenjeria mea: leoarcă, și cînd zic leoarcă nu subînțeleg „umezite".

În postul din prova era mai simplu: întregul material forma o masă compactă lipită de bordul tribord: velele de rezervă (nu prea multe), parîme, lanțuri, borcane cu vopsea, bidoane, scînduri, totul era claie peste grămadă.

Înainte de a mă înhăma la făcut ordine... și la amararea obiectelor, m-am hotărît să încep prin eliminarea tonei sau tonelor de apă care plescăiau în interior. Neîndrăznind să las capacul postului deschis, n-am putut folosi găleata, mult mai rapidă decît pompa chinezească. Această pompă, formată dintr-un simplu tub de aramă ce traversează puntea prin fața cockpitului, este o minune de simplitate. Poate funcționa veșnic, fără să se gripeze vreodată, scuipînd afară apa, diverse resturi, etichete de la cutiile de conserve, iar de data asta și un pește zburător pe care-l culesesem în ajun de pe punte și care a dispărut în mod misterios în timp ce-mi pregăteam micul dejun pe bază de fierturi de ovăz. Iată-l deci restituit elementului natal și oferit drept hrană semenilor săi. Mi-au trebuit cîteva ceasuri de muncă monotonă înainte de a auzi, cu mare ușurare, „pfit-pfitul" care însemna că în cală n-a mai rămas decît aer. „Dar dacă te amuză, bătrîne, n-ai decît să continui", părea să-mi spună această bravă pompă, neobosită și gata oricînd de acțiune.

Între timp marea s-a potolit. Tăria vîntului scăzuse și ea considerabil, chiar și cerul nu mai era atît de înnorat și, în orice caz, ploaia stătuse. Încă niște ore de muncă și toate

vor fi la locul unde ar fi trebuit să fie dacă blestematul de val le-ar fi lăsat în pace. Se lăsa noaptea, cînd, în sfîrşit, ordinea a revenit la bord.

Abia atunci am început să simt frigul căci, conform unei deprinderi dobîndite sub tropice, vestimentaţia mea la bord este ultra-sumară, ca să nu zic chiar inexistentă. Lenjeria fiindu-mi fleaşcă, am tras pe mine un pulover gros. Primul contact cu lîna udă a fost neplăcut, dar totul s-a aranjat în scurt timp şi am început să mă încălzesc. Gătitul din seara aceea s-a făcut cu ajutorul deschizătorului de conserve, dar o cafea fierbinte m-a consolat, după cina asta rece, de toate micile mizerii ale zilei. Şi, în plus, plesneam de mîndrie la gîndul că brava mea *Marie-Thérèse II* a încasat şi rezistat la un veritabil munte de apă. În acelaşi timp mi s-au deschis ochii şi asupra pericolului pe care-l reprezintă lestul interior la bordul unui velier menit să ia vremea aşa cum vine şi să înfrunte tot soiul de valuri. Ce s-ar fi întîmplat dacă un joc mai mare al bulboanelor care-l fixau de fund, asociat cu forţa de inerţie a acestei uriaşe mase lichide, ar fi provocat deplasarea lui haotică?... Ar fi însemnat sfîrşitul lui *Marie-Thérèse II* şi totodată al meu. Va trebui deci să găsesc o soluţie absolut sigură. În plus, actuala aşezare a lestului, format din segmente de şină de cale ferată şi lanţuri vechi, precum şi sistemul de fixare a acestui lest, ridică o problemă de spaţiu, nerezolvată încă: am fost nevoit să mă mulţumesc cu o cabină foarte rudimentară, fără culoar central. De fapt, patul ocupă totalitatea cabinei, de la un bord la altul, avînd pe ambele laturi dulapuri pentru lenjerie, cărţi şi material de navigaţie uşor. Această concepţie i-a cam surprins pe amicii mei. Cinstit vorbind, aveau şi de ce... Dar vom reflecta la toate acestea... în portul Durban.

După o noapte petrecută sub pătura mea udă meditînd la binefacerile traiului pe bunul nostru pămînt unde, dacă nu te obrăznicești față de forțele naturii, poți fi sigur că ai să reușești să dormi într-un colțon uscat, urc, anchilozat de sus pînă jos, pe punte, ca să dau peste o mare perfect calmă și un vînt aproape inexistent. Ceea ce nu împiedică vasul să aibă un ruliu din cele mai neplăcute, reținut doar de vela artimonului, prea mică pentru a frîna în mod eficace acest balans.

Pînă la prînz, calm. Trinchetinul ajută artimonul să limiteze ruliul, dar tare mi-ar place să pornească odată vîntul de nord-est, așa cum o prevăd instrucțiunile nautice, după dezlănțuirea celui din sud-vest.

La amiază iau în condiții perfecte înălțimea meridiană care mă situează la 70 mile mai la sud de poziția în care mă aflam acum 36 de ore cînd am pus la capă. Am rămas trăznit constatînd că în acest răstimp am putut parcurge 70 de mile împotriva vîntului, în timp ce inițial nava deriva în sensul opus. Cu un asemenea curent, nici o mirare că marea s-a răscolit în halul în care a făcut-o la ultima răbufnire a vîntului. Și m-am felicitat că am decis să ating țărmul mult mai la nord de Durban. N-ar fi fost deloc o fericire să înfrunt acest curent.

Curînd se pornește și vîntul, la început doar o briză, dinspre nord-est, așa cum se cuvine, deci din direcția cea bună. Începînd însă de la orele 16 se va intensifica, umezind cu stropi de mare puntea. Minunat pentru lemnărie: o navă nu putrezește niciodată atîta timp cît marea și ceții o spală și o impregnează cu sare. Mai puțin bună e umezeala pentru șuruburi și pentru elementele din fier, mai ales dacă acestea din urmă n-au putut fi galvanizate...

Dimpotrivă, șederile prelungite în porturi riscă să aducă putregaiul la piesele neimersate ale velierului; popoarele Asiei

ştiu ce ştiu atunci cînd aruncă găleţi de apă de mare de două ori pe zi peste punte şi ruf şi stropesc părţile exterioare ale cocii, împroşcînd apa cu ajutorul unei vîsle sau al unei simple scînduri. Această operaţiune de întreţinere de cursă lungă are loc întîi dis-de-dimineaţă, ca lemnul să fie spălat de roua nopţii şi această apă dulce dătătoare de putregaiuri să fie înlocuită de apa cea bună a mării care, evaporîndu-se, îşi va lăsa, în multitudinea de crăpături, sarea, adevăratul leac al lemnului. Seara, totul se repetă ca să fie neutralizate, pe cît se poate, efectele nocive ale condensului ce se va forma peste noapte. Iată de ce, în ciuda unor condiţii climatice vitrege, navele asiaticilor ajung la bătrîneţi foarte înaintate: „mîna stăpînului îngraşă vita".

În sfîrşit, la 27 noiembrie, dublăm digul de larg al Durbanului. Odată ajuns în interiorul portului, sînt culeş din mers de serviciile vamale şi cele ale imigraţiei. Cu vama, nici o problemă. Cît priveşte Oficiul de Imigrare, despre asta o să mai vorbim...

Capitolul IV
O ESCALĂ DE UN AN LA DURBAN. MARANGOZ ŞI SPECIALIST ÎN CĂLĂFĂTUIRE SUB APĂ

Secretarul Point Iaht-Clubului mă întîmpină oferindu-mi ospitalitatea clubului său, o dată cu un loc bun de ancorare. Un personaj încîntător, primitor, posesorul unui magnific velier cu velatura de 30 m², conceput pentru regate. Iaht-Clubul numără vreo zece asemenea ambarcaţii, întreţinute admirabil, cu alămurile lustruite, piese din oţel inoxidabil din belşug, cordaje din nailon, pînze din material sintetic.

Tot el îl potoleşte şi pe funcţionarul de la Oficiul de imigrare, furios că n-am decît 10 shillingi de declarat.

— Cum crezi c-ai să poţi rămîne aici avînd o sumă atît de mică?

— Păi, găsindu-mi de lucru pe uscat.

Răspuns inocent şi neinspirat, care-l aduce pe respectivul funcţionar într-o stare de cumplită turbare. În afrikander, o limbă de origine olandeză pe care n-o înţeleg, el azvîrle subalternului său un potop de cuvinte. Sensul lor mi-este însă perfect clar: Africa de Sud nu-i azil pentru toţi vagabonzii de pe lumea asta şi dacă acest tembel de navigator îşi imaginează că o să fie lăsat să debarce ca să lucreze şi să rămînă cîteva luni ca să strîngă suma necesară nenumăratelor modificări pe care visează să le aducă nenorocitei lui de troace, ca apoi să părăsească ţara plin de parale şi să-şi poarte hoitul pe unde-o vrea, ei bine, află, băiete, că te înşeli amarnic şi nu-i nevoie să pricepi afrikander ca să sesizezi sensul acestei turbulenţe.

Eu o fac pe idiotul, afișez zîmbetul meu cel mai cretin, și în engleza mea șovăitoare îl întreb dacă am săvîrșit ceva contrar regulamentului portuar. Altă explozie a bravului funcționar. Sînt chiar nițel neliniștit: dacă face un atac de apoplexie și cade lat? Apoi se mai calmează un pic și îmi dă răgazul să-i expun ideea pe care apucasem s-o pun rapid la punct:

— Ah, domnule, iertați-mă, m-am exprimat foarte prost, dar pricepeți, engleza nu-i limba mea maternă, de aceea nici nu ne-am înțeles cum trebuie. Bani? Firește că am! Cum aș putea călători fără bani? (toate astea debitate cu aerul meu de idiot buimac). Trebuie doar să trec pe la sucursala Băncii Indochineze* și să aflu de la director dacă viramentul pe care l-am solicitat la sediul parizian a sosit.

După care mă pornesc să turui vrute și nevrute ca să-l împiedic să-mi pună întrebări la care n-aș fi putut răspunde fără să mint cu nerușinare și să risc ca într-o bună zi să fiu prins cu șoalda.

E trecut de amiază și funcționarul de la Imigrare probabil a flămînzit, pentru că a început să dea semne de oboseală. Documentele sînt semnate și-i dau o declarație prin care mă angajez să respect legea care interzice turiștilor practicarea oricărei munci remunerate pe toată durata șederii lor pe teritoriul sud-african. În sfîrșit, iată-l plecat și rămîn singur cu secretarul Iaht-Clubului. Nu pentru multă vreme însă, pentru că aud o voce răcnind într-o franceză nenoșă:

— Hei, cei de pe vas!

E Joseph Merlot, un vlăjgan cu chipul deschis și simpatic. Măsoară pe puțin 1,80 m și cîntărește vreo 90 de kile, numai mușchi. Prezentările sînt scurte și după cinci minute ne și tutuim (la bord a sosit într-o bărcuță de fabricație proprie, la fel de solidă ca și el, mînată cu godia). Joseph și familia

* Indochina era pe-atunci colonie franceză. (N.T.)

lui, formată din Madeleine, soția, și micuța Brigitte în vîrstă de trei ani, aveau să devină în scurt timp adevărați prieteni. Dintr-aceia la care poți pica oricînd, pe nepusă masă, fără să-i deranjezi cîtuși de puțin.

Au părăsit Franța în doi, pe cuterul lor *Korrigan*, acuma ancorat în bazinul Iaht-Clubului, și au ajuns în trei la Durban. Brigitte s-a născut în timpul escalei de la Tobruk, de unde au plecat imediat ce copila a fost în stare să suporte marea. N-a trebuit prea mult timp. Au urmat apoi Marea Roșie, Monbassa, insulele Comore, Madagascar, Lourenço-Marques și Durban. Sînt aici de șase luni și Joseph a găsit de lucru într-o fabrică franceză de țevi de ciment. Muncă grea, dar salariu bun și *Korrigan* se ameliorează lună de lună pentru că o navă, oricît ar fi ea de frumoasă, nu-i niciodată terminată cu desăvîrșire.

Cîteva minute mai tîrziu, Joseph mă ia la bordul lui *Korrigan*. Micuța și adorabila Brigitte îmi face cunoștință cu Carolina, o broască țestoasă care viețuia la bord și era mascota navei. Nu stînjenește pe nimeni, deși dimensiunile ei au crescut de cinci ori din ziua în care un malgaș a dăruit-o fetiței, pe vremea lungii lor escale în Madegascar.

Noii mei prieteni sînt bucuroși că au dat peste un francez din specia lor, adică unul din aceste animale acvatice care au în vine apă sărată. Inutil să precizez că bucuria e reciprocă. Curînd însă pleoapele încep să-mi cadă. Madeleine observă acest lucru, se îngrijorează, mă întreabă dacă mi-o rău. Trebuie să spun că barba mea de-o lună și claia de păr încîlcit nu crează chiar imaginea unei persoane calme și... bine hrănite. De fapt, asta era: muream de foame, dar pînă-n clipa aceea nu mă gîndisem la așa ceva. Madeleine și Joseph au priceput pe dată. „Trebuia s-o spui mai devreme, bătrîne! Și noi care te căpiasem cu întrebările noastre și pălăvrăgiserăm de ni se uscase limba-n gură! Stai că aranjăm totul pe

loc." Tigaia e pusă pe foc și peste cîteva minute am în față o uriașă omletă. S-a pus chiar și masa, operațiune care a presupus o oarecare vînzoleală și niște comentarii foarte puțin măgulitoare din partea lui Madeleine la adresa bunului Joseph, care-i întorcea vorba glumind și totodată căznindu-se să așeze picioarele mesei între călușii fixați în podeaua cabinei. Spectacolul devenea consolator dacă mă gîndeam la propria-mi masă. „Ah, Madeleine, dacă ai vedea-o, ai leșina, nu alta." Am zîmbit la acest gînd, deși nu eram foarte sigur că totu-i în ordine la bord. Joseph m-a liniștit însă: „Știi, Bernard, așa-i aici, ne luăm adesea în clonț, Madeleine și cu mine, dar lucrurile nu merg mai departe..."

Exemplul meu îi deschide lui Joseph pofta de mîncare și împărțim omleta, golind totodată o sticlă de vin sud-african care în acea zi mi s-a părut deosebit de delicios. Acum mă simt excelent și revin la bordul meu înveselit de prînzul gustos, de vinul cel bun și de primirea călduroasă a acestei familii de navigatori francezi. Înainte de a intra în cabină contemplu cu plăcere și chiar un pic de orgoliu cele două pavilioane franceze fluturînd în vîrful a două catarge, cel al lui *Korrigan* și cel al lui *Marie-Thérèse II*. Ar fi trebuit să fie trei și sînt surprins că Bardiaux n-a sosit încă, deși o scrisoare primită din insula Mauritius mă anunța că a părăsit Port-Louis la o săptămînă după plecarea mea. Cunoscînd calitățile navei sale, *Les Quatre-Vents*, întîrzierea mă surprinde și mă îngrijorează: în larg nimeni nu-i la adăpost de un accident. Nu-i mare lucru să te trezești noaptea despicat în două de un vapor care înaintează cu 15—20 de noduri. Slocum, acest mare navigator, a dispărut totuși în Marea Antilelor într-un moment cînd sezonul ciclonelor nu începuse încă... Cum să-ți explici volatilizarea unui asemenea marinar?

Sînt însă prea obosit ca să-mi bat capul cu astfel de întrebări. Păturile și salteaua mea au stat la soare toată ziua.

Un soare adevărat care le-a uscat perfect, oferindu-mi nădejdea unui somn reparator. O să mă bărbieresc diseară, iar mîine, luni, mă voi duce la frizer. Sînt fericit ca un copil și nu mă îngrijorează defel ce se va întîmpla în continuarea acestei escale și nici multiplele dificultăți care mă așteaptă, atît la Oficiul de imigrare, cît și în găsirea unei slujbe (cu cei zece shillingi ai mei n-am să ajung departe...). Dar la astea mă voi gîndi mîine.

În căutare de lucru

A doua zi dimineață, trec la bordul lui *Korrigan* cu „puișorul" meu, căci de ieri am bărcuța mea, adică practic a mea datorită amabilității unui iahtman... care și-a vîndut iahtul (adesea e foarte greu să-ți păstrezi și casa, și grădina, și nevasta, și nava).

O cană zdravănă de cafea în cabina lui *Korrigan*, apoi încă una. La bord, toată lumea e în picioare de la cinci dimineața, deoarece Joseph ia trenul de șase ca să ajungă la fabrică.

— Mai cu seamă, îmi spune el, nu-ți face griji din pricina interdicției de muncă formulată de Imigrare. Cînd o să găsești ceva, trimite-le o cerere de ședere definitivă, împreună cu o scrisoare din partea patronului tău prin care să certifice că e dispus să te angajeze. Pînă ți se întorc hîrtiile, cu aviz favorabil sau nu, o să fii de mult dincolo de orizont. Uită-te la mine, sînt șase luni de cînd aștept răspunsul și nimeni nu m-a sîcîit cu ceva. Inutil să-ți mai spun că iată, sînt șase luni de cînd am serviciu.

Brav Joseph, de-ai ști cu ce inimă ușoară am plecat de pe *Korrigan* în dimineața aceea de 30 noiembrie ca să bat caldarîmul Durbanului în căutarea unei slujbe, care n-avea să fie nici prima, dar nici ultima!

Transporturile sînt puțin costisitoare în Africa de Sud. Abia 3 *pence* (un shilling = 12 pence) ca să mergi cu autobuzul aproape pe orice traseu. Totul este să-ți lestezi ca lumea burta înainte de a părăsi bordul ca să nu fii nevoit să intri într-un *tea-room** și să mănînci acolo. În acest fel, cei 10 shillingi ai mei o să reziste cîteva zile și afurisit să fiu dacă nu-mi găsesc de lucru înainte de sfîrșitul săptămînii!

Niște prieteni cu care am vorbit ieri m-au sfătuit să-mi încerc norocul pe plajă, unde-i amenajat un strand și unde, ziceau ei, e nevoie de „life savor"-i. „Life savor" este un domn în chiloți de baie, cocoțat într-o mică gheretă din lemn și care așteaptă liniștit ca un alt domn (dacă nu-i cumva o doamnă) s-o încurce cu valurile a căror forță el s-o fi subapreciat, supraapreciind-o pe a sa.

Cînd se întîmplă așa ceva (rar, dar nu exclus), urmează plonjonul „life savor"-ului care-l pescuiește pe imprudent, îi aduce de ceafă de plajă și, dacă-i nevoie, face respirație artificială. O treabă cum nu se poate mai simplă pentru un fost campion la 100 m liber și totodată vînător submarin.

Simplu, dar nu chiar... fiindcă pentru a putea să te prezinți la proba practică ce se desfășoară în valurile Durbanului trebuie să fii posesorul medaliei de bronz a „life savor"-ilor.

Iau legătură cu cel în drept, care mă expediază în oraș să cumpăr o broșurică în care se explică ce trebuie să știi și să faci ca să obții medalia de bronz. „O să vedeți, e ușor de asimilat, reveniți cînd o veți ști bine și lucrurile o să se desfășoare ca în familie, deoarece avem nevoie de oameni, iar dumneavoastră aveți un aer simpatic."

---

* Mic restaurant, ceainărie, snack-bar (în engleză în textul original). (N.T.)

Gata, e ca şi făcut!... Dar, ho, băiatule... nu te apuca să vinzi pielea ursului din pădure... Broşurica nu-i chiar atît de simplă. Metoda respiraţiei artificiale e bine explicată, cu schiţe clare, şi mă exersez pe spinarea lui Joseph, odată acesta întors de la muncă. Stă destul de potolit şi se mai alege şi cu un masaj bun.

Urmează apoi, în ordine, vreo douăzeci de prize diferite ca să înhaţi un om pe punctul de a se îneca şi să-l aduci la ţărm. Mi se pare niţel cam mult... dar sînt plin de bunăvoinţă, pentru că 60 de lire sterline pe lună, cînd mie îmi sînt necesare abia 10 ca să trăiesc îndestulat la bordul navei, înseamnă frumoase economii în şase luni de zile. Mă gîndesc la funcţionarul de la Imigrare care m-a întîmpinat şi mă umflă rîsul la gîndul mutrei pe care ar face-o dacă ar şti...

Trei zile mai tîrziu mă prezint la acelaşi personaj, la piscina ce se găseşte la marginea plajei, o superbă piscină de 50 de metri, cu apă de mare, foarte curată şi însorită (bineînţeles, cînd nu suflă Nord-Estul). „Ah, iată-vă, începeţi prin a parcurge 50 de metri". Pornesc în craul, nu prea repede ca să nu-l vexez în cazul în care îngîmfarea lui interioară ar fi pe măsura celei pe care o afişează în exterior, pentru că dacă ar fi să ne luăm la întrecere ar trebui s-o pornească foarte de dimineaţă (tocmai înota cînd am sosit). Mai fac 50 de metri craul pe spate, alţi 50 de metri bras şi ultimii pe spate fără să folosesc braţele.

— Merge. Hai să vedem restul: aplicaţi-mi priza nr. 7.

— Priza nr. 7? Vreţi să-mi spuneţi în care circumstanţe este ea aplicată?

— Doresc pur şi simplu să-mi aplicaţi priza nr. 7. Hotăriţi-vă odată, astăzi sînt foarte ocupat.

...Rămîne între noi, mi s-a întîmplat odată să scot din apă un camarad în dificultate, dar zău nu ştiu ce vrea de la mine dobitocul ăsta cu priza lui adecvată.

— Reveniți cînd o să știți toate prizele, bine și după numărul lor curent.

Revin la bord scîrbit la culme.

Ciocănituri în coca: un nou prieten, deoarece tot ce umblă într-o barcă, iubește apa și navele este, implicit, prieten.

Raymond Cruickshank: „Găsesc nava dumitale *very nice**, dar n-am îndrăznit să vin mai devreme de teamă să nu te deranjez. Am și eu o ambarcațiie, *Vagabond*, ancorată la cheiul clubului. Ai remarcat-o?"

Dacă am remarcat *Vagabondul*!... Un adorabil slup măsurînd 6,50 m la linia de plutire. Micuț, dar foarte bine conceput, capabil să ia largul pe orice briză și să navigheze dumnezeiește cu vîntul strîns!

Am și devenit prieteni. Ray (așa i se spune) nu-i un novice în materie de vele. A început prin a pescui în apele rău famate ale Cap-ului, după care a devenit marangoz, meserie extrem de utilă cînd vrei să-ți construiești propria-ți navă.

Ne punem pe băut cafele, ceea ce, de fapt, se întîmplă tot timpul la bordul lui *Marie-Thérèse II*, fie că se leagănă la ancoră în vreun port, fie că spintecă marea încercînd să atingă linia orizontului. Ray, căruia i-am povestit despre cariera mea ratată de „life savor", izbucnește: „Cunosc banda aia de că..., am făcut și eu parte din ea și, crede-mă, am înțeles repede despre ce-i vorba. S-ar găsi poate ceva mult mai bun de făcut la întreprinderea unde lucrez: nu-ți spune nimic să fii marangoz?

— Ba chiar foarte multe, dar nu-s așa ceva.

— Chestiunea nu-i dacă ești sau nu, chestiunea-i să pretinzi că ești, ceea ce nu-i greu, nu-i așa?

---

* Foarte drăguț (în englezește în textul original). (N.T.)

Sînt cîştigat de optimismul lui. În fond, de ce n-aş deveni marangoz? E mai puţin decît director de bancă, dar e mai bine decît să fii coşar şi, mai ales, e deosebit de util pentru un navigator cu pînze.

Planurile sînt elaborate pe loc. Mîine dimineaţa, la 6.15, Ray va trece să mă ia de pe chei şi mă va duce la directorul şantierului naval „Louw & Halvorsen", căruia mă va prezenta drept un nou recrut: un marangoz care şi-a construit vasul cu cele zece degete ale sale, şi cu ce are în ţeastă. Referinţele? Dispărute cu prilejul ultimului naufragiu de la Chagos, dar cel mai bine o să mă vedeţi la probă, nu-i aşa? Sculele? Au rămas la bord, o să vin cu ele mîine. Ray posedă un important asortiment de scule, dat fiindcă şi taicăsău a fost marangoz. O să-mi împrumute tot ce-mi va fi necesar, deoarece înzestrarea tehnică a lui *Marie-Thérèse II* este ultraredusă. Ea cuprinde însă acea sculă de neînlocuit după părerea mea, deşi destul de prost văzută într-un atelier demn de acest nume: securea. Foloseşte la toate: la tocat, cu toate că la bordul unui vas nu prea ai ce, la bătutul unui cui, la strîngerea unui şurub, la ascuţitul creioanelor, la smulsul cuielor, la călăfătuire şi la răzuirea cocii de cochiliile de moluşte. Chinezii izbutesc s-o folosească chiar şi în chip de rîndea, dar n-am ajuns la gradul acesta de măiestrie.

Cel mai surprinzător lucru este că totul se derulează exact cum prevăzusem în faţa domnului Nixon, directorul lui „Louw & Halvorsen". Un om fermecător, de altminteri, tînăr şi dinamic şi care, printr-un fericit concurs de împrejurări, are nevoie de multă lume ca să lanseze la Durban sucursala celui mai mare şantier de reparaţii a navelor din lemn din Africa de Sud, al cărui sediu se află la Cape Town. Nu pierde nici timpul său, nici pe al meu: la treabă şi imediat!

Ray mă acoperă cu aripa sa protectoare. Tocmai are nevoie de careva ca să termine o reparație la un pescador aflat în radă. Dacă domnul Nixon *„does not mind"**, concursul unui marangoz care, în plus, este și marinar ar putea accelera munca. Afacerea o încheiată pe loc și o pornesc împreună cu mentorul meu, meditînd la această haltă nerușinată care nu m-a părăsit niciodată: de astă dată voi învăța o meserie manuală dintre cele mai utile, fiind și plătit cu 60 de lire sterline pe lună, plus vreo 20 pentru orele suplimentare, ceea ce va ridica încasările mele lunare la 80.000 de franci**. O avere pentru cineva care trăiește cu 10.000 de franci pe lună (atenție, sîntem în Africa de Sud, nu la Paris).

În schimb, mă trec toate nădușelile și ăsta nu-i decît începutul. Ray debutează prin a-mi inculca principiile elementare fără de care impostura mea nu va dura multă vreme: în primul rînd, cum se ține o sculă. E foarte important și aici cacialmaua e imposibilă: ori știi să ții o sculă, ori nu. Maistrul n-o să se lase dus de nas, ori pe șantier el e de fapt patronul. Timp de o săptămînă, mica noastră echipă lucrează laolaltă și fac progrese mari mai ales cînd — trebuie s-o mărturisesc — e vorba de improvizații.

Cînd am fost repartizat în echipa principală, condusă de maistrul Peter, nu mai aveam aerul unei perfecte nulități. De altfel, colegii mei, care-mi cunosc povestea, dar n-o divulgă, sînt plini de simpatie și bunăvoință față de mine. Mă ajută considerabil în slalomul pe care-l fac printre recife, dregînd cu gentilețe treaba pe care n-o făcusem cum se cuvine și explicîndu-mi cum ar fi trebuit s-o fac. La rîndu-mi „trag"

---

* În englezește în textul original, cu sensul de: „nu-l deranjează, n-are nimic împotrivă". (N.T.)

** Este vorba de franci vechi, care la reforma monetară au fost schimbați 100 : 1. (N.T.)

pe brinci, făcînd tot ce-mi stă în puteri ca să progresez pe drumul povîrnit al măiestriei manuale. La capătul unei luni sînt cu „vela-n vînt", ceea ce nu înseamnă că şi navighez în largul mării!...

Pentru întreprinderile specializate în repararea navelor de pescuit şi în instalarea şi fixarea bulmelelor lucru era destul. Africa de Sud exportă excedentul său de porumb prin Durban, principalul port pentru încărcarea cerealelor, de unde navele vin să-l ia.

Bulmelele sînt un soi de grătare din grinzi solide, menite să menţină încărcătura de cereale pe loc, împiedicînd-o să se deplaseze fie către un bord, fie către altul în caz de furtună. Probabil asta a fost cauza principală a naufragiului navei *Pamir* în Atlantic: bulmelele cedînd, încărcătura a lunecat spre unul din borduri, dînd vasului o înclinare cu atît mai mortală cu cît, din pricina timpului, ea era ireversibilă.

Instalarea acestor bulmele reprezenta pentru echipele firmei „Louw & Halvorsen" o muncă epuizantă, de zi şi de noapte, pentru că aceste nave, spre deosebire de iahturi, nu ancorau în port ca să se răsfeţe sub blîndul soare al Durbanului. Aş, de unde! Întotdeauna ele erau îngrozitor de zorite.

Ritmul era aproape acelaşi pentru fiecare vas care încărca porumb: cinci echipe a cîte doi sau trei marangozi europeni, adică albi, coborau în goană scara ce ducea către cele cinci cale ale navei, revenind deci o echipă de cală. Fiecare alb era ajutat de cîte doi muncitori negri care-i dădeau sculele la mînă, cărau şi menţineau grinzile pe care albul le măsura, le tăia cu ferăstrăul, le fixa în poziţia cerută cu nişte piroane de 15 cm etc. Asta pentru că în întreaga provincie Natal negrul n-are voie să mînuiască scule; e un privilegiu al albilor şi aceştia sînt gata să şi-l apere. Legile rasiale sînt cumplite.

Operațiunile de instalare a bulmelelor durau, de regulă, o săptămînă, ultimele două zile fiind deosebit de dure din pricina lipsei de somn și a istovirii pe care o resimțeam cu toții. Mese pe fugă, compuse din cîteva sandvișuri pe care stomacurile noastre nici măcar n-apucau să le digere în liniște și din care pricină, către sfîrșitul perioadei, apăreau dureri gastrice, generatoare de proastă dispoziție. Nervii stăteau întinși strună, dar aveam prea mult de lucru ca să ne gîndim și la asta și, în plus, salariul corespundea muncii prestate, ceea ce ne consola și ne făcea să uităm în cîteva zile coșmarul săptămînii precedente cînd, odată nava plecată, reveneam la rutina reparațiilor curente... pînă la apariția următoarei nave, a cărei sosire sfîrșeam prin a o dori cu nerăbdare.

Bani, bani! Ce nu m-ați obligat voi să fac la Durban! Compensațiile erau însă multiple: eram sănătos, aveam un moral excelent, iar contul meu în bancă sporea. Seara, cînd mă întorceam frînt de oboseală, dar fericit, o priveam cu orgoliu pe *Marie-Thérèse II* și treceam în revistă toate îmbunătățirile pe care scontam să i le aduc. Tineam în mod special să găsesc o soluție sigură pentru lestul meu interior și coceam proiecte grandioase ca să fac din cabina mea un loc agreabil și cochet. Modul de dispunere a lestului și sistemul lui de fixare m-au constrins să mă mulțumesc cu o cabină foarte rudimentară, fără pasaj central. Singurul loc unde se putea sta în picioare era un minuscul careu cu latura de 60 cm situat sub capacul de acces. Acolo instalasem bucătărioara și timona. Ușa care dădea în cabina propriu-zisă se transforma în masă prin răsturnare, menținută în poziție orizontală cu un fir gros de undiță. Această instalație bizară îi obliga pe comesenii mei să-și ridice picioarele ca să facă loc mesei și abia apoi să le așeze pe podeaua aceea de 60 cm². Știam precis că aș putea obține un confort infinit superior, dar cu prețul unei curse prelungite.

De la Oficiul de Imigrare, nimic. Ca să evit totuşi neplăcerile, mi-am pregătit cererea de sejur permanent după toate regulile.

Apoi m-am dus s-o depun în mîna funcţionarului respectiv, care de data asta a fost cum nu se poate de curtenitor şi chiar net favorabil rămînerii mele definitive. Era convins că viza îmi va fi acordată, chiar dacă cererea n-a fost transmisă prin consulul Franţei în Africa de Sud. Aşteptarea însemna pentru mine timp cîştigat. Unicul meu obiectiv, de altfel. Vîntul îmi era favorabil şi viaţa frumoasă.

Ei da, era o viaţă bogată în muncă, bogată în prieteni. Unul dintre aceştia avea să-mi devină în scurtă vreme un adevărat frate: Henry Wakelam, născut la Shanghai dintr-un tată englez şi o mamă rusoaică. Părinţii săi s-au stabilit în Africa de Sud în momentul izbucnirii războiului chino-japonez. Henry avea pe atunci şapte ani şi va părăsi această ţară o dată cu mine, tot ca navigator solitar, pe cuterul său *Wanda*, măsurînd 6,50 m la linia de plutire, inspirat după planurile celebrului cuter *Vertue* al arhitectului englez Laurent Giles.

Vagabondul lui Raymond Cruickshank a fost construit şi el după planuri identice. Dar, deşi izvorîte din aceleaşi desene, cele două nave nu se asemănau. Ray se ţinuse de planul original, străduindu-se să respecte cotele prevăzute pentru a nu îngreuia nimic. Cabina, de pildă, era spaţioasă pentru o navă atît de mică.

Dimpotrivă, Henry construise totul mai solid, mai greu, masiv chiar în detrimentul supleţii şi al confortului. Ruful era redus la dimensiuni minime, puntea fusese ranforsată cu grinzi enorme, osatura cîntărea dublu faţă de ceea ce prevăzuse arhitectul. Dar nu se poate imagina nimic mai bun în

materie de soliditate pentru un vas din lemn. Şi-l construise în întregime de unul singur, sub un copac, realizînd adevărate performanţe de ingeniozitate pentru a duce la bun sfîrşit această treabă. Numai pentru fixarea bordajului pe osatura longitudinală a fost nevoit, din cînd în cînd, să înhaţe de mînecă pe cîte un prieten, să-l tîrască pînă la v. a şi să-i îndese în mîini un baros cu care să menţină în poziţie floarea cuielor de aramă. În interiorul vasului, Henry, sudînd şi ameninţînd de mama focului, nituia pînă cînd prietenul agăţat cădea lat. Excepţînd această operaţiune de nituire care necesită doi oameni, restul Henry l-a făcut de unul singur, ajutat doar de cele două mîini ale sale şi de mintea sa.

Pentru că Henry avea minte. N-am întîlnit pînă acum un om care, cu mijloace materiale aproape inexistente, să efectueze atît de ingenios o treabă, indiferent de natura ei. Era însuşi prototipul descurcăreţului şi al inteligenţei practice. Din prietenia care avea să ne unească de-a lungul a mai multor ani a izvorît pentru mine o adevărată înavuţire.

În afara inteligenţei sale practice rar întîlnite, Henry mai poseda o calitate, la fel de rară: o inimă de aur şi un altruism capabil să-l facă să uite totul ca să ajute un prieten sau chiar un necunoscut aflat în încurcătură. Îi erau de ajuns cîteva minute ca să rezolve o problemă de ordin practic, problemă care i-ar fi cerut unei persoane obişnuite vreme îndelungată şi numeroase tatonări. Am să mă refer mai încolo la marile şi micile găselniţe de pe *Wanda*, dintre care unele sînt adevărate capodopere de simplitate şi eficienţă, totul realizat aproape în exclusivitate cu mijloace proprii. Şi cîtă rîvnă cînd şi-a pus ceva în cap, fie că-i vorba de propria sa navă, fie că-i vorba de dat o mînă de ajutor unui prieten!

Într-o dimineață, pe cînd mă îndreptam cu „puișorul" către locul meu de muncă, atenția mi-a fost atrasă de o navă proaspăt sosită. Accelerez mișcarea godiei și mă îndrept spre nou venit. Nu încape îndoială, vine de departe. Sînt niște impresii mărunte resimțite la vederea unui velier care ne spun adesea, de la prima aruncătură de ochi, dacă-i vorba de un amator, navigator de duminică, sau de o pasăre de larg. În cazul de față e vorba de o pasăre de larg.

Numele ketchului e *Atom*. Iată deci frumosul velier de care povestesc cărțile lui Jean Merrien. Încerc totuși o ușoară strîngere de inimă: pe vasul acestui solitar, rămas, așa cum aveam să constat mai tîrziu, foarte francez, în pofida naturalizării sale, flutură pavilionul american.

Îmi așez ușurel mîna pe copastie, străduindu-mă să nu ating cu „puișorul" coca și să nu-l trezesc. A sosit în timpul nopții și mă îndoiesc că e proaspăt ca o fragă acum de dimineață. Am pățit-o și eu deseori... Apoi, bat ușor de tot în bord. Este semnalul bine cunoscut, uneori chiar prea bine, al navigatorilor. Ciocăniturile mele sînt prea ușoare ca să-l trezească dacă mai doarme, dar dacă-i treaz, le-ar auzi cu siguranță. Nici o reacție din interior. O iau spre țărm ca să mă apuc de lucru.

Cînd mă întorc în rada Iaht-Clubului, Jean Gau nu mai e la bordul *Atomului*. „Puișorul" său, care azi dimineață era fixat de peretele cabinei, lipsește și el. Privirea mi se îndreaptă imediat spre *Korrigan*. Exact cum gîndisem: e acolo. După cîteva minute un al treilea „puișor" e legat de pupa lui *Korrigan*, acela al meu. Peste un minut, numărul lor crește la patru: Henry s-a întors și el de la muncă. Pe

dată se încinge o discuție înfocată ca întotdeauna cînd cîțiva marinari se găsesc laolaltă. Pe mare nu prea ai ocazii de conversație, revanșa ți-o iei, în schimb, în port.

Jean Gau e trecut de cincizeci de ani. A părăsit Franța pe cînd era încă destul de tînăr, ca să se fixeze în Statele Unite; în urmă cu vreo cincisprezece ani, a plecat de acolo spre Franța la bordul goeletei sale *Onda*. Un naufragiu total pe o stîncă din apropierea coastelor portugheze a curmat visele sale de mari călătorii solitare. S-a întors atunci la plitele sale din America, unde e bucătar la restaurantul unui mare hotel și tot frecînd fundul cratițelor a putut cumpăra și echipa *Atomul*, la bordul căruia avea să termine fără incidente itinerarul pe care și-l propusese odată. Acum cînd scriu, e din nou la New York, unde continuă să frichinească oalele aceluiași hotel pentru a strînge suma necesară ca să-și poată termina în pace zilele în Tahiti, insulă care l-a sedus.

Jean Gau e un înțelept și un mare prudent. El a știut să traseze o linie de demarcație între aventură și latura serioasă a vieții, acest „viitor" pe care nu-l poți trata ușuratic fără riscul de a te trezi într-o bună zi în chiloți de baie pe o plajă pustie, și nu tu vas... și nu tu bani. În general, cînd ești tînăr o scoți la capăt destul de bine în atare situație. Mai tîrziu însă, lucrurile pot deveni foarte dure. Jean Gau a reflectat cu seriozitate la o asemenea eventualitate și și-a pregătit astfel viitorul încît un eventual accident să nu se transforme pentru el în catastrofă odată depășit pragul celor cincizeci de ani.

În afara solidului său bun simț, Jean Gau posedă și un extraordinar talent artistic care ne-a lăsat pe toți muți de admirație în momentul în care ne-a prezentat marinele sale. Totul era reprezentat cu fidelitate, dar în pofida acestei exactități în detalii, din fiecare tablou se degaja, pe ansam-

blu, o impresie de forță și veridic, care, după părerea mea, le clasează printre capodopere. Sper ca într-o zi ele să fie prezentate publicului, fiindcă asemenea manifestări ale frumosului nu trebuie să zacă ascunse între coperțile unei mape.

Am avut pe tema asta o lungă discuție cu Jean, încercînd să-l fac să înțeleagă că nu-i este îngăduit să expună asemenea opere riscurilor inerente unor lungi traversări. Doar o pierduse pe *Onda* cu cincisprezece ani în urmă și o dată cu ea oceanul a înghițit tablouri magnifice. *Atom* a fost și el pe punctul să piară zdrobit de un recif în strîmtoarea Torres, unde hula puternică nu i-ar fi lăsat lui Jean nici o șansă să-și salveze nava. Cel mult propria-i piele, și încă... Îmi voi aminti mult timp expresia de groază care se citea pe chipul lui, de obicei atît de calm, atunci cînd mi-a povestit coșmarul trăit. Lucrurile s-au petrecut la intrarea în defileul Torres. Brusc vîntul a slăbit. Marile valuri ale Pacificului se spărgeau cu violență de crestele coralilor care străjuiesc intrarea strîmtorii, iar curentul îl tîra pe *Atom* într-acolo. Mai rămăsese însă destulă briză pentru manevră și Jean era calm, ca întotdeauna. Brusc, vîntul a încetat de tot, nu mai exista nici o adiere. În locul unde se afla *Atom* curentul și-a sporit viteza, împingînd nava drept spre bariera de corali. În momentul acela Jean a înțeles că naufragiul e iminent deoarece fundul era prea departe ca ancora să se poată agăța de el. Era sfîrșitul. Naufragiile se petrec uneori și așa. Brusc, într-o scăpărare, pricepi că acesta-i sfîrșitul și, cîteva secunde mai tîrziu, totul e într-adevăr terminat, o pagină a fost întoarsă. Jean a rămas ca împietrit, abulic și neputincios. E curios și înspăimîntător în ce măsură rațiunea poate rămîne instantaneu paralizată, anihilînd voința care e ca înlănțuită, incapabilă de cea mai mică reacție. S-ar putea să fie un amestec de frică, de stupoare și de acceptare în fața fatalității.

Cînd se petrec asemenea lucruri, un marinar nu se mai gîndește la nimic. Așa și Jean, nu s-a gîndit la motorul său auxiliar, a cărui existență o și uitase pentru că îi gresase cilindrii înaintea plecării din Christmas Island, în Pacific, și pe care nu se gîndea să-l utilizeze înaintea intrării în Durban. Singurul lucru pe care-l resimțea Jean era o gheară de fier care-i strîngea măruntaiele; gheara destinului. A coborît în cabină, clătinîndu-se pe picioare. Voia o țigară pe care a luat-o mașinal, ca într-un vis. Bricheta nu funcționa. Pesemne, arșița era într-atît de mare încît benzina se evaporase... Benzină! Motor! Motor! Motor! Poate că mai e timp să se salveze. Simțea cum vasul e săltat de hulă care se amplifică la marginea recifelor din pricina înălțării brutale a fundului submarin.

S-a repezit la demaror. Miracol! Motorul ăsta care nu-i adusese decît necazuri a pornit din prima clipă, fără o tușitură. Scăpase ca prin urechile acului.

Iar eu, îi mulțumesc zeului marinarilor. Tablourile lui Jean Gau vor putea fi astfel admirate într-o bună zi de public. Altminteri, se duceau să țină tovărășie aricilor și stelelor de mare din strîmtoarea Torrès...

Sosește Les Quatre-Vents

La două zile după intrarea lui Jean Gau în port, iată-l și pe Bardiaux făcîndu-și apariția pe *Les Quatre-Vents*. Acum sînt patru veliere franceze în bazinul pentru iahturi al Durbanului și din acestea patru, trei sînt echipate pentru navigație solitară. Deloc banal. Presa durbaneză exultă: nu cumva, sătui de instabilitățile guvernamentale, francezii

s-au apucat să plece în masă? (Să nu uităm că sîntem în decembrie 1955*.)

Bardiaux a realizat o traversare senzațională de la insulele Mauritius pînă la Durban: douăsprezece zile, cred, ceea ce este, probabil, necgalat, ca de altminteri mai toate traversările sale. De lipsă de vînt n-a avut a se plînge! În largul arhipelagului Réunion a fost chiar proiectat în grinzile punții în timp ce dormea în cușeta sa. Cucuiul a trecut, dar nu și amintirea lui! Ca de obicei, Bardiaux nu-și face nici un fel de proiect în legătură cu durata șederii sale într-un port. „Depinde de evenimente", îi place lui să spună și, din acest punct de vedere, sîntem perfect de acord. De ce să pleci dacă mai ai chef să mai stai un pic și de ce să rămîi cînd te apucă dorul de ducă?

Întîrzierea sa se datorează unei dureri la un genunchi, durere care l-a făcut să se interneze la cîteva zile după plecarea mea din Mauritius, pe care, la rîndu-i, proiecta să-l părăsească o săptămînă mai tîrziu. Dacă ar fi plecat la termenul prevăzut, mi-ar fi dat cu tifla la sosirea mea la Durban, *Les Quatre-Vents* fiind o navă foarte rapidă. În plus, Bardiaux detestă să pună vasul la capă, asta întîrziindu-l. Îmi spune, de altminteri foarte judicios: „Cu cît rămîi mai mult în larg, cu atît ai mai multe șanse să-ți facă marea o porcărie. Și atunci, n-are rost să le aștepți, mai bine le-o iei tu înainte..." De pe acum, încep să visez la următoarea mea navă: o navă extrem de rapidă, care să-mi facă dumnezeiește voltele. Dar odată trecut primul entuziasm, mă conving că cea mai bună formulă ar fi o medie între *Marie-Thérèse II*, destul de lentă și executînd voltele atunci... cînd vîntul suflă din direcția cea bună, și *Les Quatre-Vents*, care

* Între 1946, cînd generalul de Gaulle demisionează, și 1958, cînd este rechemat la putere, crizele guvernamentale se succed cu o viteză fantastică, guvernul remaniindu-se de 43 de ori. (N.T.)

pare să-şi rîdă de vînt şi sare de pe o creastă pe alta, fără să-i pese de cucuiele şi hrana rece a echipajului.

Cina îi găseşte pe cei trei solitari francezi reuniţi în cabina lui *Korrigan* înaintea delicioasei supe a Madeleinei. Cele patru „puişoare" stau legate cuminţi la pupa, semănînd cu patru căţelandri ce aşteaptă docili porunca stăpînilor. Curînd însă trebuie să punem ordine în haita lor, căci uite, s-au luat la bătaie: vinovat pentru scrîşnetele lor de dinţi e vîntul de sud-vest, care s-a stîrnit (o dată cu vîntul se stîrneşte şi hula, uneori chiar şi în rada porturilor). În cockpitul lui *Korrigan* se produce pe loc o oarecare vînzoleală, fiecare încercînd să-şi salveze scumpa-i progenitură: „Pentru corb, pui mai frumoşi ca ai lui nu există", spune zicala, nu-i aşa? În scurt timp ordinea e restabilită şi bărcuţele noastre sînt prudent legate în şir indian, una la pupa celeilalte.

Coborîm în cabină unde Madeleine ne oferă un prosop pe care-l folosim pe rînd, deoarece vîntul de sud-vest, care acum suflă în draci, a adus cu el şi ploaia.

Furtună e şi în cabină: oh! nu dintr-acelea care te expediază la fund, dar destul de violentă totuşi, avînd drept cauză un subiect care pasionează pe toţi navigatorii din lume şi asupra căruia nu s-au înţeles niciodată pe de-a-ntregul.

La ordinea de zi sînt: capa şi ancora de furtună. Vijelia (de afară) a izbucnit în momentul în care îi povesteam lui Jean Gau ultima mea traversare. Ajunsesem tocmai la faimosul val deferlant. „Şi cum stăteai tu la capă în momentul acela?" m-a întrebat Jean.

— Ca de obicei, sub vela artimonului, cu echea sub vînt, dar din nefericire pentru mine fără ancoră de furtună...

Jean îşi pierde un pic din calmul lui obişnuit: „Într-una din zile ai să dai de dracu, puştiule (23 de ani diferenţă de vîrstă şi marea sa experienţă îi permit acest ton patern),

fiindcă nu uita că a sta la capă înseamnă să ai velatura redusă și prova perpendiculară, sau aproape, pe val. Derivînd lateral, nava provoacă un remuu protector, asemeni unui strat de ulei și astfel împiedică valul să vină peste tine. Oricare alt procedeu, cu sau fără ancoră de furtună, nu va crea un remuu suficient ca să protejeze vasul. O navă cu velele strînse și echea banda sub vînt va rămîne în traversul valului și va deriva insuficient ca să producă un remuu întins. Sînt foarte numeroși cei care se mulțumesc să stringă întreaga velatură. Rezultatul: într-o zi sau alta se vor trezi dezarborați, fără să mai vorbim de ce-o să se întîmple pe punte în urma impactului valului de pereții cabinei; și fără să mai vorbim de cîrmă, al cărei ax se poate rupe ca un băț de chibrit. Iar cel sau cei ce se află în cabină o pot încasa rău de tot, alegîndu-se în cazul cel mai fericit cu niște cucuie zdravene." (În sinea mea mă gîndesc la pățania lui *Adios:* cockpitul strivit, axul cîrmei rupt; și la *Marco Polo*, cei trei membri ai echipajului povestindu-mi, cînd i-am văzut pe insula Mauritius, că stăteau la capă, fără vele, cu echea banda sub vînt și prova în val. Bompresul s-a rupt și a fost o adevărată minune că nu s-au trezit dezarborați, deoarece catargul principal nu era asigurat spre prova decît de straiul bompresului, greementul lor neavînd strai de etravă. Iar cei trei au trebuit să fie spitalizați, în urma rănilor căpătate în interiorul cabinei în timpul accidentului.)

Teoria lui Jean Gau

Iată, după spusele lui Jean Gau, cea mai sigură metodă de a sta la capă: sub trinchotin, brațat cît se poate în axul navei, echea banda sub vînt. Nava se menține astfel travers pe val, fără să înainteze și derivează suficient pentru a fi protejată.

Dacă vîntul scade, dar marea continuă să fie periculoasă, Jean Gau ridică, eventual, vela artimonului, menținînd echea sub vînt. Nava se așază astfel puțin mai aproape de direcția vîntului, oscilînd între vîntul de travers și vîntul strîns, protejată de curentul de derivă.

Îi pun atunci o întrebare care-mi stă la inimă de la accidentul avut în largul Durbanului: dacă un val gigantic parvine să traverseze remuul protector și te răstoarnă ca pe o clătită, uriașa presiune a apei pe trinchetin nu te va lăsa măcar fără arborele mare? (Aici e un mic fitil la adresa lui Jean, al cărui arbore mare nu e asigurat decît de straiul bompresului, focul întinzîndu-se de la vîrful acestuia pînă la catargul principal, iar impresia mea e că dacă un val dintr-acelea adevărate s-ar prăvăli peste focul ăsta mare, catargul și bompresul ar zbura peste bord în doi timpi și trei mișcări...)

„N-a existat val care să traverseze remuul nici al *Ondei*, nici al *Atomului* cînd acestea s-au aflat la capă", îmi răspunde Jean Gau, nițeluș vexat de remarca mea privitoare la fixarea spre prova a arborelui său mare și de încăpățînarea mea de a nu înțelege ceea ce i se pare absolut evident.

„Cît privește ancora de furtună, să n-aud de ea, continuă Jean Gau. Am folosit-o ultima dată pe *Onda* și-am fost convins atunci că ciolanele mele se vor odihni în nîlul de pe fundul Atlanticului. Adevărul e că nenorocita aia de ancoră de furtună, filată la prova, menținea într-atît de bine etrava perpendicular pe val, încît din cauza șocurilor, ca fiind legată de babaie, ziceam că acuși, acuși rămîn fără etravă. Trebuia să vezi valurile cum veneau peste vas, care, înfruntîndu-le din față, nu mai era protejat de nici un remuu. Am înșfăcat atunci cuțitul și trosc! o lovitură zdravănă peste parîmă ca să mă scap de scîrba asta de ancoră pe care o socot cum nu se poate mai primejdioasă."

În sinea mea mă gîndesc la ce spunea Jean cu privire la ancora de furtună care menținea atît de bine etrava *Ondei* pe direcția valului. La ultimele mele două nave, am remarcat o tendință net opusă: cu sau fără ancoră de furtună, situația rămînea aceeași, astfel încît am fost de-a dreptul fericit să constat eficacitatea unei ancore obișnuite fixate de o parimă de vreo patruzeci de metri. Parima, luînd o orientare oblică datorată, pe de o parte, greutății ancorei și, pe de altă parte din cauza derivei, oferea o suprafață de frînare considerabilă și acționa într-un mod extrem de satisfăcător. Altă navă, alte metode!...

„După ce am scăpat de blestemata aia de ancoră de furtună, a continuat Jean Gau, am ridicat trinchetinul, l-am brațat în grandee pe axul navei cu cîrma sub vînt și s-a terminat cu emoțiile: nici un val nu se mai rostogolea peste *Onda*, deși ea sta la capă în traversul lor, dar era protejată de remaul ei de derivă. De cînd am făcut această experiență, n-am mai îmbarcat niciodată cu mine porcăria asta voluminoasă și inutilă. Cînd e să stau la capă, folosesc trinchetinul, sau trinchetinul și vela artimonului, în funcție de tăria vîntului.*"

Joseph Merlot: capa pe un cuter.

După Jean Gau, Joseph Merlot este rugat să ne împărtășească teoria lui, bazată pe experiența acumulată, *Korrigan* fiind un cuter cu trinchetinul fixat pe etravă și focul, pe bompres.

---

* E de notat aici că starea mării nu depinde întotdeauna de tăria vîntului: uneori, un vînt teribil va avea ca efect fericit pulverizarea crestelor periculoase. Cînd însă vîntul scade în intensitate, atunci, atenție, valurile vor deferla peste navă, mamă-mamă, mai ales dacă intră în joc și un curent contrar. (N.A.).

— Am fost nevoit să stau la capă, ne spune Joseph, de două ori în Mediterană, o dată pe coasta de est a Africii, în zona Mombassa, și, în sfîrșit, în largul Mozambicului. În aceste ultime două cazuri, vîntul sufla în direcția opusă curentului mozambican care era de ordinul unui nod.

Am folosit întotdeauna pentru capă trinchetinul, excoptînd o singură dată, cînd am ridicat focul în locul velei mari. N-am avut probleme cu aceste două metode, dar prefer să stau la capă folosind trinchetinul pentru că atunci pot utiliza vîntul. Mi s-a întîmplat chiar să parcurg patruzeci de mile într-o singură noapte pe drumul corect.

— Și echea, cum o aveai fixată? am întrebat eu atunci, știut fiind că o navă la capă trebuie să derivezo mai curînd lateral sau cu spatele, decît să înainteze sub vînt.

— Echea? n-am fixat-o pentru că nu-mi place să supun cîrma unor eforturi suplimentare cînd marea o dezlănțuită. O las liberă, nelegată și folosesc o bucată dintr-o cameră de aer de automobil ca să nu-mi joace cîrma prea tare. Iar trinchetinul nu-l brațez riguros pe axul navei, îl las așa ca și cum aș naviga cu vîntul strîns...

— Și n-ai încasat niciodată un val ca lumea în trinchetin amuzîndu-te să ții drumul cu velatura redusă pe timp de furtună?.

— Nu, niciodată... sau cel puțin, nu încă, a răspuns Joseph.

Jean Gau clatină din cap, murmurînd: „Chestiile astea nu-s serioase, dar nu-s serioase deloc. Ai s-o pați și tu într-o zi, bătrîne Joseph".

În ceea ce mă privește, socot și eu că, odată și odată, Joseph are s-o încurce rău de tot dacă dă peste el unul din acele valuri cu adevărat monstruoase căruia să-i vină în plus și ideea de a se sparge în momentul precis cînd a atins nava. Ca să fie periculos, un val trebuie să întrunească două condiții: prima este să fie enorm; a doua, să se spargă fie

deasupra navei, fie la cîțiva metri înaintea ei. Dacă o face după, nici o problemă. Dacă se sparge prea devreme, echipajul se va alege cu niște emoții zdravene, ceva spumă pe punte, în cel mai rău caz o zgîlțîitură, dar fără consecințe serioase.

De altfel, vreme destul de îndelungată, n-am crezut posibil că un val cu adevărat gigantic poate să se năpustească exact asupra unui mic velier, probabilitățile unui asemenea accident părîndu-mi-se mult prea mici ca să fie luate în considerație! E atîta loc în jurul unei nave... de ce să se spargă tocmai deasupra acestui dopuleț săltînd pe mare?... Probabil că un matematician s-ar putea distra pe tema asta, operînd savante calcule ale probabilităților. Întrucîtva, există o similitudine cu ciocnirile pe mare. Cum să-ți imaginezi că două puncte ce hălăduiesc pe imensitatea oceanelor se pot întîlni într-o zi? Mai cu seamă cînd unul din aceste puncte este reprezentat de un minuscul velier, a cărui rută vagaboandă depinde de Atotputernicul Vînt, iar celălalt punct este un vapor care nu cunoaște alte zeități decît orarul și linia dreaptă? Și totuși, numărul velierelor care s-au ciocnit cu aceste vase de fier e mare: *Le Toumelin* n-a fost izbit în zori, cu toate luminile de poziție vizibile?

Acum, privirile noastre s-au ațintit către Bardiaux. N-avem nici cea mai mică ezitare: Bardiaux este marele maestru care va deschide cu siguranță pentru cei trei stagiari porțile ce duc spre lumină. Lui Bardiaux însă îi e totuna, cu capă sau fără capă. A stat și el la capă, dar asta nu l-a împiedicat să fie răsturnat ca o clătită. După părerea lui, totul vine de la navă. De ea depinde, cu precădere, rezultatul final, deoarece, fie că stai la capă sau nu, lucrurile-s cam aceleași, cu următoarea diferență, deloc neglijabilă: cînd pui la capă derivezi, în general, într-o direcție nedorită, pe cînd dacă iei marea în piept și nu-ți faci complexe, continui să ții drumul propus,

sau, în cel mai rău caz, să nu pierzi ce ai parcurs. Această îndrăzneață teorie se sprijină pe un argument irezistibil: reușita. În plus, cu cît scapi mai repede din zona furtunii, cu atît mai bine, n-are rost să te bălăbănești în larg unde ți se poate întîmpla orice. Cît privește ancora de furtună, aceasta nu i-a dat niciodată satisfacție și nici nu are așa ceva la bord, găsind-o mult prea voluminoasă pentru un mic velier. Preferă să se servească de o ancoră obișnuită, cu un lanț suficient de lung ce trage oblic.

Înainte de a încheia acest capitol care prezintă interes pentru numeroși marinari, fie că sînt navigatori de larg, fie că preferă să cabotezе, îmi voi expune la rîndu-mi ideile și experiența pe această temă. Mai întîi, să discutăm despre ancora de furtună.

N-am fost niciodată mulțumit de tipul clasic pus la punct de căpitanul Voss. Respectiva ancoră se prezenta sub forma unui con sau a unei piramide confecționate din pînză de prelată, cu o deschidere de 80 la 90 de cm, menținută rigidă de o bară în cruce ori de un cerc din fier sau din lemn. Toți navigatorii amatori fie au auzit de ea, fie o cunosc pentru că au avut-o la bord. E un aparat incomod, greoi, dificil de scos din apă odată furtuna trecută.

Pe de altă parte, eficacitatea acestei ancore de furtună este foarte dubioasă, deoarece acțiunea sa de frînare e slabă, în general insuficientă ca să mențină etrava navei perpendicular pe val, centrul de derivă al ambarcației aflîndu-se, aproape întotdeauna, mult în spate. În majoritatea cazurilor vasul se va așeza deci în travers cînd această ancoră de furtună va fi molată pe la capul prova. Ca o ancoră de furtună de acest tip să fie eficace i-ar trebui o deschidere mult mai mare, ceea ce ar face prezența ei la bord extrem de incomodă, iar manipularea foarte greoaie.

Personal, am posedat succesiv trei asemenea ancore și sînt nevoit să mărturisesc, spre marea mea rușine, că le-am pierdut pe toate pentru un unic și simplu motiv: nu-mi dădeau nici o satisfacție și le-am văzut dispărînd aproape cu bucurie, regretînd doar pierderea parîmei (pe care, bineînțeles, omisesem s-o asigur în prealabil).

Cu toate acestea, o ancoră de furtună se poate dovedi de o mare utilitate dacă imperativul momentului e să derivezi cît mai puțin. De pildă, cînd ai vîntul dinspre coastă. Molată la proră, ea va reduce, cît de cît, deriva. Molată la pupa, fără velatură de capă, ea va diminua progresia navei, menținînd-o cu spatele la val și fără obligația ca cineva să se afle permanent la cîrmă (firește, totul mai depinde și de construcția navei).

Există însă și un tip de ancoră de furtună, foarte puțin cunoscut, care răspunde pe de-a-ntregul rațiunii sale de a fi. Ea oferă o suprafață mare de frînare, fără a avea inconvenientele ancorei tip Voss: greutate, volum, dificultate de manevrare. Simplitatea ei este extremă. Iată cum se prezintă ea:

Un dreptunghi din foaie de cort cu dimensiunile 1,26 m pe 1 m (pentru o navă de 5 t) are cele două baze mari fixate solid pe două bare; cea de sus, din lemn, cu un diametru de opt la zece centimetri, va sluji drept flotor; cea de jos, din fier galvanizat, va avea funcția de lest, obligînd pînza să se mențină vertical în mare. Patru funii de manila, de cinci metri lungime, prinse la cele patru colțuri ale dreptunghiului din pînză, sînt reunite la capetele lor libere printr-un inel de care se atașează parîma ce leagă această ancoră de navă. Important este ca cele patru odgoane de manila să fie exact de aceeași lungime.

Cu acest tip de ancoră de furtună, care este destul de mare fără a fi și voluminoasă (ea se rulează ca o jaluzea) și lesne de urcat la bord după trecerea vijeliei (e suficient să apuci

ruloul superior și să tragi spre tine), navigatorul poate fi sigur că vasul lui se va afla permanent cu prova pe val și va deriva foarte puțin. În ceea ce mă privește, lucrurile sînt clare, e cel mai perfect tip de ancoră din cîte cunosc.

Și acum, să discutăm despre capă. De la bun început consider că e necesar să subliniez că indiferent de modul în care este practicat statul la capă, nici un velier de mic tonaj (mă refer la iahturi) nu e ferit de o răsturnare dacă un val realmente serios se sparge la momentul potrivit. Mă refer la capa fără vele sau cu velatură redusă și absența ancorei de furtună. Numărul navigatorilor răsturnați de cîte un val uriaș este prea mare ca să mai încapă vreo discuție. Îi voi menționa, în trecere, pe Voss pe *Sea Queen*, Bardiaux pe *Les Quatre-Vents*, Vito Dumas pe *Legh II*, Tom Steel și Cruickshank pe *Adios*, Bernicot pe *Anahita*, mai recent Henry Wakelam pe *Wanda*, prietenii mei neozeelandezi pe *Marco Polo*, eu însumi pe *Marie-Thérèse II*, și încă mulți alții pe care i-am uitat sau de care n-am știut.

Toate aceste nave se găseau la capă cînd s-a produs evenimentul. În felul lor firesc și, probabil, în fel și fel de chipuri. Dar asta nu le-a împiedicat să se răstoarne...

Este indiscutabil faptul că remuul protector al unei nave derivînd în travers sau aproape în travers cu velatura adecvată situației reduce considerabil riscurile unei răsturnări. Dar dacă un val gigantic străpunge totuși acest baraj, vasul va fi izbit lateral, răsturnat cu violență, cu riscul nu numai de a fi dezarborat, dar și grav avariat. Ce trebuie făcut? Răspunsul e valabil doar pentru mine, căci n-am pretenția să dau sfaturi acolo unde opiniile unor marinari mult mai experimentați sînt contradictorii.

Cînd vremea începe să se strice, voi face ceea ce am făcut întotdeauna înainte de accidentul meu în largul Durbanului, adică iau capa sub vela artimon, sau, dacă greementul nu

comportă decît un singur catarg, cu vela mare redusă. Evident, echea sub vînt. Luată în acest mod, capa e foarte confortabilă: nava, ușor înclinată pe bordul de sub vînt, n-are aproape deloc ruliu. Dacă pescajul este neînsemnat, remuul o va proteja de minune, cel puțin la început. Traiul la bord va fi liniștit, fără păreri de rău din pricina timpului pierdut, întrucît prudența insistă să rămîi la capă pînă cînd marea își va regăsi surîsul.

Dacă însă vremea rea se prelungește, mi se pare oportună o altă manevră: o iau spre prova (gol pușcă de teamă să nu ud și puțina lenjerie uscată care mi-a mai rămas) și arunc ancora de furtună. Nu cea inventată de Voss, nu, nu! ci cea pe care am descris-o mai înainte, ori *o ancoră obișnuită cu toată parîma ei.* Dacă greementul meu e de tip ketch sau iolă, las vela artimon bine fixată în axul navei, dar pun cîrma la zero, adică și ea în axul navei, pentru ca impactul unui val gigantic asupra provei (provocînd deci un recul violent al vasului) să nu provoace frîngerea echei din cauza rezistenței ce-ar opune apei o cîrmă așezată ușor transversal. Este lesne de înțeles că dacă nava dă brusc îndărăt cu o cîrmă fixată la 45°, presiunea apei asupra safranului ar fi enormă și ar putea provoca o avarie eventual gravă: ruperea safranului sau a axului cîrmei, ori smulgerea balamalelor cîrmei sau, dacă aceste balamale sînt foarte solide, smulgerea etamboului! De ce nu, la urma urmei?... Fără a mai vorbi de accidentul benign, dar foarte enervant, al ruperii echei. În plus, și amănuntul e important, azvîrlită violent îndărăt, cu cîrma la 45°, nava va avea tendința să se așeze transversal și să se trezească răsturnată de același val, așa cum mi s-a întîmplat în largul capului Sainte Lucie.

Dacă nava și greementul sînt solide, nu se va întîmpla nimic, cu atît mai mult cu cît, în general, ruful e teșit spre prova (eu unul cel puțin îmi construiesc numai așa rufurile).

Nu-i mai puțin adevărat că, avînd ancora de furtună în fața navei, cîrma e totuși supusă unui efort. Dacă skipperului îi e teamă pentru cîrma sa, chiar așa fixată pe axul ambarcației, îi rămîne posibilitatea de a pune la capă cu ancora de furtună filată la pupa. În atare situație cîrma nu va avea nimic de suferit, fiindcă ea nu va face altceva decît să urmeze nava (ca de obicei) în cazul în care valul se va sparge venind din spate. Atunci panoul din spate al cabinei va fi cel care va suporta șocul — uneori teribil —, mai ales pentru că, pe un velier mic, cabina este destul de înaltă și expusă dinspre pupa.

În astfel de cazuri pot fi utilizate, în locul ancorei de furtună, cîteva parîme prinse de pupa și lăsate în apă. Ele vor acționa ca niște frîne (nu atît de eficace ca o ancoră de furtună), dar mai ales ca niște stabilizatoare dacă valul, spărgîndu-se în spatele vasului, ar avea tendința să-l așeze transversal. În legătură cu aceste parîme și pentru că am utilizat de cîteva ori metoda descrisă, la bordul navei mele precedente, *Marie-Thérèse*, am remarcat că o singură parîmă, cu cele două capete ale sale prinse fiecare de cîte un bord (parîma formează atunci un soi de buclă) are drept efect un fel de boronare a mării, provocînd destul de îndelung în sîsîul vasului un remuu protector, din păcate mult prea îngust ca să fie eficace.

Aș putea fi întrebat: și dacă furtuna se dezlănțuie cînd vasul se găsește destul de aproape de coastă și vîntul îl împinge într-acolo?

Voi răspunde că, personal, prefer să navighez în general în largul țărmului și că o distanță de 50 la 100 de mile nu mi se pare exagerată atunci cînd e vorba de o coastă cu rafale frecvente de vînt. Trebuie spus că, de regulă, chiar dacă așa ceva ar părea paradoxal unora, o navă aflată la capă este departe de a fi nefericită.

Dacă totuși te-ai lăsat prins de furtună prea aproape de coastă, ei bine, atunci procedezi precum Bardiaux! Iei furtuna în piept. E și motivul pentru care sînt întru totul de acord cu vechea zicală marinărească: „De *prea* greu n-a dus niciodată nimeni lipsă".

Atom și *Les Quatre-Vents* au rămas la Durban o lună și ceva. Apoi, au ridicat pînzele către alte țărmuri: Jean Gau a luat-o direct spre Capetown, parcurgînd distanța în 21 de zile, din pricina timpului urît. Bardiaux a pornit la hoinăreală, oprindu-se cam peste tot, între Durban și Cape Town, unde avea să rămînă îndelung, în vreme ce Jean Gau lua drumul Franței ca să-și revadă mama. După aceea *Atom* l-a readus pe navigatorul solitar la New York, oraș pe care îl va părăsi din nou ca să-și sfîrșească în liniște zilele printre acele insule din Pacific care l-au fermecat.

Înaintea plecării celei mari, Henry a vrut să facă un tur de probă pînă la portul mozambican Beira, la 700 de mile la nord de Durban, să revină și abia apoi să decidă care va fi etapa următoare.

Plecarea *Wandei* în direcția nord a avut loc exact înaintea declanșării vîntului de sud-vest. Ca să urci coasta Africii nu există altă soluție: e nevoie de un vînt din sectorul sudic, ori pe coastele Natalului cu dumnealui nu-i de glumit. Traversarea pînă la Lourenço Marques, cam 300 de mile, va rămîne pentru Henry o amintire de neuitat, deoarece, dacă se îndepărta prea mult de țărm, avea de înfruntat un puternic curent contrar și o hulă violentă. Rămînînd însă în preajma coastei, însemna lipsă de somn, pentru că această navigație tangentînd mereu stîncile presupunea să stai zi și noapte la cîrmă, bătut de ploaie și de stropii spulberați de pe crestele valurilor. A fost soluția pe care a ales-o.

În ceea ce privește munca mea de la „Louw & Halvorsen", ea își urma cursul, un curs ce se accelerase însă într-atît încît abia izbuteam să-l urmez. Cauza era schimbarea directorului. Consecințele acestei măsuri, fericite poate pentru firmă, erau mult mai puțin favorabile mie. Pe scurt, patronul mă „reperase" — asta ca să folosesc o expresie fără echivoc — în pofida tuturor eforturilor depuse de Peter, care înțelesese de mult care-i adevărul, dar hotărîse să ia sub aripa lui protectoare pe *Frenchman*-ul navigator solitar.

Într-adevăr, într-o bună zi, mă strînsese cu ușa:

— La mine nu țin cacialmalele. Ce învîrteai tu în viață înainte de a ne pomeni cu tine aici? E de prisos să-mi îndrugi verzi și uscate, m-am prins la repezeală că n-ai prea umblat cu sculele. Pe patron, dacă asta te amuză, poți să-l duci de nas cît poftești. De altfel, e și lucrul cel mai bun pe care-l ai de făcut. Da' nu și pe mine! Ei? Deșerți sacul? Aștept.

Era, într-adevăr, inutil să-l păcălesc pe Peter. De fapt, lucrul acesta mă stînjenise de la bun început... dar omul trebuie să-și cîștige o pîine, nu-i așa? Am adăugat numai, cu o reală sinceritate, că socotesc indispensabil, pentru actualele vremuri, să ai o meserie în mînă și că aceea de marangoz mi-ar fi mult mai folositoare decît cea de mecanic, deoarece nu-mi plac motoarele și că metoda cea mai nimerită pentru a învăța o meserie este de a plonja în ea fără să-ți faci complexe (aici pe Peter l-a pufnit rîsul), mai cu seamă cînd locul de muncă e simpatic, iar camarazii și mai și.

— Bine, bine, mi-a răspuns Peter, oprește vrăjeala, dar dacă mi-ai fi spus toate astea nițel mai din timp, nu ți-aș fi încredințat anumite lucrări de dulgherie unde treaba trebuie făcută repede și bine. Habar n-ai că ieri m-am dat de ceasul morții ca să potolesc un client furios. A trebuit ca seara să mă apuc eu de șmotru, zicînd că tu nu bei niciodată, dar că excepția confirmă regula.

Dragul meu Peter, dacă din greșeală sfîntul Petru te va trimite în paradisul marinarilor, fie-ți marea și vîntul întotdeauna favorabile, iar peștii zburători să acopere, la fiece nou răsărit de soare, punțea velierului tău!

Din păcate, noul director avea ochii pe mine și-i o mare greșeală să crezi că toți patronii sînt niște idioți. În afară de călăfătuirea care mă interesa în cel mai înalt grad, devenind chiar un foarte bun meseriaș, deși cam încet, și construcția bulmelelor, domeniu în care mă descurcam convenabil, pentru tot restul rămîneam codaș.

Călăfătuirea și bulmele nu reprezentau însă decît o parte din activitățile firmei „Louw & Halvorsen"; dar tot ea, călăfătuirea, mi-a venit în ajutor sub forma revoluționară a călăfătuirii... submarine. Marea, grozava mea șansă!

Lucrurile s-au petrecut în felul următor: într-o zi, cînd aproape mă și vedeam pus pe fără, patronul unui vas de pescuit și-a adus nava pe șantier: puternică infiltrație de apă. La „Louw & Halvorsen" toate calele de carenaj erau ocupate și nu deveneau libere înainte de trei zile. Spre marele meu noroc aceeași situație era și la șantierele concurente.

Odată, apucasem să-i vorbesc lui Peter despre aptitudinile mele de a astupa în mod durabil spărturile din coca, plonjînd sub ea. Atunci nu mă crezuse, dar pesemne și-a amintit, fiindcă a venit și m-a luat din echipă de bulmele: „Amice Bernard (toată lumea își spune pe numele mic în țările britanice), dacă nu ești atît de cacealmagiu pe cît mi-e teamă, a sosit momentul să ne arăți cîte ceva." Și mi-a explicat situația. Consultat, directorul s-a mulțumit să dea din umeri, zicîndu-și că, la urma urmei, va fi un prilej excelent ca să se debaraseze de mine. „Vedem noi îndată pînă unde țin șmecheriile lui", s-o fi gîndit el.

Marinarii indonezieni mă învățaseră să efectuez reparații submarine folosind un amestec de argilă și ciment și aplica-

sem această tehnică la precedenta mea navă care, trebuie să mărturisesc, nu era chiar nouă. Amestecul de care vorbesc dăduse rezultate bune, dar descoperisem ceva mai grozav ca să călăfătuiesc găurile între două scinduri.

Se știe că operațiunea de călăfătuire constă în a introduce un șnur din cilți sau bumbac peste tot unde, în construcția cochii, se găsesc alăturate piese din lemn și mai cu seamă între scândurile bordajului. Evident, acest șnur este introdus din exterior. Odată nava lăsată la apă, ciltii sau bumbacul se umflă sub efectul umidității și etanșează toate interstițiile.

După cum reiese, important e ca îndesarea șnurului să fie regulată, strîns făcută, iar materialul perfect uscat. Iar eu care pretindeam să execut această operațiune sub apă!

Soluția exista, extrem de simplă în realitate, numai că eu, potrivit obiceiului, o căutasem prin zone mult prea îndepărtate! Lumina se făcu într-o bună zi, nu orbitoare, pentru că, de fapt, eu nu ascundea nici unul din detaliile care reprezentau pentru mine împlinirea unui vechi vis. Totul vine la timpul potrivit, și timpul potrivit sosise!

Cred că e necesar să descriu minuțios modul în care am efectuat această operație, pe care am repetat-o apoi cu succes, de cinci ori, la navele de pescuit din Durban.

Ea comportă următorii timpi:

1) descoperirea, din interiorul navei, a originii infiltrației;
2) reperarea spărturii, cufundîndu-mă sub coca;
3) călăfătuirea ei, sub apă, cu bumbac uscat.

Prima operație e clasică. Singurul mod de a depista infiltrația constă în eliminări succesive: pompez apa din cală, zvînt cu ajutorul unui burete fundul, apoi localizez firicelul de apă, începînd cu prova, partea centrală, pupa. În general, accesul la prova și partea centrală este lesnicios. La pupa, lucrurile stau mai prost: nici un curent de apă nu

te ajută să localizezi sursa avariei. În plus, forma ţuguiată a cocii face destul de greu accesibilă această parte a navei: înarmat cu o luminare şi foarte multă răbdare, te dedai la nenumărate contorsiuni.

A doua serie de eliminări: babord sau tribord, afară doar dacă apa nu se infiltrează pe la jonctiunea chilei, ceea ce îngreuiază serios treaba.

În sfîrşit, urmărind osătura sau scîndura de-a lungul căreia se scurge apa, se poate determina destul de exact locul spărturii. Auzul m-a ajutat adesea să cîştig timp, percepînd clipocitul firicelului de apă şi localizîndu-l; tot aşa şi pipăitul, în cazul unui pescador venit la Durban: spărtura se găsea la pupa, sub grinda chilei. Plimbîndu-mi uşurel palma peste locul cu pricina, am simţit micul virtej revelator.

Odată descoperită spărtura, apelînd la multă, multă răbdare, locul şi e marcat din interior. Totul e ca această spărtură să nu fie sub braţura din dreptul etravei sau al etamboului. Mai ales în acest ultim caz remedierea avariei va fi foarte dificilă din pricina torsiunilor provocate de cîrmă. Călăfătuirea în această zonă cere întotdeauna o grijă deosebită şi trebuie supusă unor verificări periodice.

Urmează acum descoperirea din exterior a spărturii, localizată, după cum am descris, din interior. Înarmat cu un burghiu, dau o gaură în bordaj cam la vreo treizeci de centimetri de spărtură; în această gaură, îndes un piron de cupru, suficient de gros ca să astupe orificiul făcut şi îndeajuns de lung ca să iasă în exterior. Înainte însă de a-l bate, îi fac lîngă vîrf cîteva scrijelituri cu ajutorul unui cleşte. Motivul se va vedea mai încolo.

Acest cui va localiza din exterior zona în care se află spărtura. De ce folosesc un cui de aramă? Pentru că el va rămîne acolo pînă la următorul carenaj, iar arama nu oxidează. Dacă aş scoate imediat cuiul ca să-l înlocuiesc cu un cep din lemn,

ar însemna să ofer o pradă excelentă moluștelor lamelibranhiate, dat fiind faptul că respectivul cep n-ar putea fi protejat de o vopsea submarină. Deci, lăsăm mai bine pironul de aramă.

Acum totul este gata pentru operațiunea de călăfătuire submarină. Mă scufund, cu masca pe față și având asupră-mi o cîrpă albă și un briceag. Cîrpa o voi înfige în cui unde se va menține datorită scrijeliturilor și-mi va permite localizarea imediată a locului de muncă (înainte mi s-a întîmplat să caut în neștire afurisitul acela de piron). Albeața cîrpei, vizibilă, mă va scuti de pierderea timpului și a suflului. O centură cu plumbi va reduce eforturile necesare scufundătorului pentru a se menține sub apă.

Briceagul (sau un cuțit de bucătărie cu lama din oțel inoxidabil) va permite descoperirea zonelor suspecte. Agerimea privirii duce și ea la cîștig de timp, mai ales că, sub apă și văzută prin ochelari, dimensiunea imaginii sporește cu o treime. Într-o suprafață bine călăfătuită vîrful briceagului nu pătrunde aproape deloc, dar de îndată ce dăm peste o zonă defectuoasă, el se înfige fără efort. Odată descoperită, zona respectivă va fi marcată printr-o altă cîrpă albă, astfel ca la următoarea scufundare să poată fi localizată pe loc.

Dacă zona suspectă e foarte întinsă va trebui căutat și iar căutat, plonjînd și replonjînd. Pescarii vietnamezi m-au învățat însă un truc. Ei nu călăfătuiesc propriu-zis sub apă, dar se pricep să astupe provizoriu o infiltrație folosind sulf amestecat cu păcură (peștișorii și creveții ar mînca ei sulful, dar au oroare de gustul păcurii). Trucul de care vorbeam constă în a-ți plimba capul de-a lungul cocii; pătrunzînd prin fisură, apa provoacă o aspirație și scufundătorul își simte părul lipindu-se de bordaj. Sigur, aspirația aceasta e foarte slabă, dar totuși perceptibilă. Atunci, pescarii vietnamezi

badijonează copios porțiunea incriminată masînd locul respectiv cu palma. Un pic de sulf tot va pătrunde în interiorul găurii! O, Asie milenară! Și totul, firește, fără ochelari de scufundător...

În ceea ce ne privește, acum că am depistat fisura și am marcat-o cu o cîrpă albă, nu ne mai rămîne decît s-o călăfătuim, sub apă, cu niște bumbac uscat.

Bumbac uscat sub apă? Ei bine, da! Ba este chiar și foarte simplu. Pentru ca bumbacul să rămînă uscat este suficient să fie bine înmuiat în sulf. După o zi, sulful va fi suficient pătruns de apă, cel puțin în anumite porțiuni. Și atunci, bumbacul se va umezi, se va umfla și va stringe perfect. Vom regăsi astfel principiul călăfătuirii clasice....

Ceea ce însă nu-i nici simplu și nici ușor este transpunerea în practică a acestui principiu elementar! E nevoie să fii un înotător mediu ca să poți rămîne sub apă circa treizeci de secunde și, mai ales, SĂ ÎNCERCI în loc de a pretinde, de la bun început, că așa ceva e imposibil.

Aici trebuie să amintesc de un alt mic truc din meseria de marangoz. Un debutant va avea tendința să astupe doar fisura propriu-zisă. Rezultatul va fi obturarea ei, dar în același timp crearea a altor două crăpături, la fiecare din capetele porțiunii călăfătuite. Îndesînd bumbacul între două scînduri, ele se distanțează ușor. Acolo unde a fost presat bumbacul apa nu va pătrunde. Dar în părți, cele două scînduri nu vor mai fi în contact cu vechiul fuior de cînepă devenit, o dată cu scurgerea timpului și prin tasare, aproape la fel de rigid ca și o baghetă de lemn.

Pentru a evita atare situație se imită profesioniștii care încep călăfătuirea cu cincisprezece centimetri înaintea porțiunii avariate, îndesînd moderat la început, atingînd maximumul de etanșare pe cei cîțiva centimetri ai fisurii, diminuînd

progresiv compactarea ca să sfîrșească, moale de tot, cincisprezece centimetri mai încolo, în „coadă de șobolan".

Sculele folosite sînt dalta de călăfătuire și un ciocan de două kilograme. Dacă lipsește dalta, treaba poate fi făcută și cu o șurubelniță, dar va merge mai încet. În schimb, aceeași șurubelniță devine ideală în anumite cazuri: în locuri angulare, la joncțiunea chilei cu etamboul de pildă, sau pentru fisurile foarte mici care sînt de domeniul călăfătuirii submarine, ori pentru etanșarea infiltrațiilor pe lîngă un nit sau un piron. Aceste infiltrații sînt foarte frecvente la navele vechi și extrem de greu de localizat. E ca și cu dinții: nu folosește la nimic să-l tratezi pe cel de alături... Și numai șurubelnița te poate ajuta să îndesi niște cilți în jurul pironului sau nitului bolnav. Din pricina unui singur piron mîncat de rugină, o navă poate lua în 24 de ore o cantitate alarmantă de apă.

Deveniserm acum pentru patronul meu un muncitor extrem de util. Sezonul de pescuit era la apogeu și căpitanilor de nave nu le plăcea să aștepte ca vreuna din calele de carenaj să devină libere numai pentru că aveau o ticăloasă de infiltrație pe care *Frenchman*-ul putea s-o călăfătuiască într-o singură dimineață; ba chiar în numai cîteva ore, cu un pic de noroc, asta fiindcă, între timp, îmi fabricasem un aparat de scufundare de o extremă simplitate, care-mi îngăduia să respir un întreg minut sub apă, iar după ce minutul trecea, era suficient să urc cu el la suprafață, să-l las așa o secundă, ca apoi să cobor cu el pentru un nou minut de muncă.

Descrierea acestui aparat rudimentar, pe care orice navigator „de duminică" îl poate confecționa în cîteva ore folosind doar mijloacele „de bord", va fi făcută ulterior, după punerea lui definitivă la punct de către Henry Wakelam și cu mine, în timpul escalei noastre pe insula Sfînta Elena. Din

acel moment, el avea să ne permită să stăm sub apă cît pofteam datorită unui sistem de realimentare realizat la bord într-un timp record. Un pic de răbdare, cititorule, nu sîntem încă în rada Sfintei Elena...

Aveam de lucru pînă peste cap, într-atît încît n-apucam să fac absolut nimic pentru nava mea. Week-end-urile erau folosite strict pentru acumularea de forțe în vederea săptămînii ce urma și asta cu condiția ca week-end-ul să nu coincidă cu sosirea în port a vreunui vas venit să încarce blestematul lui de porumb. În asemenea cazuri, adio repaos duminical: în fundul calei, împreună cu ceilalți, pînă la terminarea trebii.

Firește, genul acesta de existență n-avea cum să dureze la infinit: contul meu din bancă sporea de la o săptămînă la alta, și nu fusese niciodată vorba să prind rădăcini la Durban...

Ceea ce a precipitat lucrurile a fost întoarcerea *Wandei:* visleam spre cheiul clubului ca să mă duc apoi la slujbă cînd am văzut-o.

Dimineața s-a scurs liniștită în compania lui Henry. Avea și el o groază de mici amănunte de pus la punct înaintea plecării celei mari. De ce n-am face-o împreună? Într-adevăr, de ce nu?

În aceeași zi m-am dus să-mi iau rămas bun de la Peter. „Dacă apare vreo călătorie de făcut, știi unde mă găsești: voi părăsi rar de tot bordul."

— Iar tu, dacă ți se topesc economiile înainte de-fi sfîrșit cu ce ai de făcut, știi așijderi unde să mă găsești!

Lista lucrărilor pe care trebuia să le întreprind era impresionantă; *Marie-Thérèse II* părăsise insula Mauritius echipată doar cu atît cu cît să iasă în larg.

N-aș vrea să plictisesc cititorul cu relatarea amănunțită a tuturor operațiunilor efectuate la bord, operațiuni care m-au reținut la Durban încă trei luni.

Prima mea grijă a fost lestul. Cel dinainte, șine de cale ferată și vechi lanțuri, nu repezenta o soluție din cale afară de bună, deși în teorie (și chiar în practică) el ar fi rămas pe loc chiar și în cazul în care nava s-ar fi dat peste cap. În schimb, ocupa prea mult loc utilizabil.

L-am înlocuit cu un lest din ciment, armat cu o tonă de vechi buloane, turnat în interiorul vasului, pe toată lungimea calei. Pornind de sub carlingă și primii stringheri, el constituia un bloc solid și absolut inamovibil; deci, securitate perfectă, orice s-ar fi întîmplat la bord. Era soluția pe care o alesese Slocum și pe care mi-o recomandase și Bardiaux.

Dincolo de securitatea sa absolută, metoda aceasta sporește considerabil rigiditatea longitudinală a cocii, mai ales cînd cimentul a fost armat cu fier cornier după sistemul utilizat la construcția grinzilor din beton.

Dacă cimentul provoacă sau nu putrezirea lemnului, aici nu mă pot pronunța pentru că nu posed în această chestiune o experiență reală. Singurul lucru pe care-l pot afirma e că numeroase vase de pescuit din lemn folosesc lestul din ciment. Sigur, înainte de a-l turna, cala trebuie să fie perfect curată.

Pe de altă parte, am optat să torn cimentul numai după ce *Marie-Thérèse II* a fost lăsată la apă, în prealabil fiind curățată și vopsită pe mal. Cred, de altfel, că am comis o greșeală dînd cu vopsea în cală. Un strat bun de gudron ar fi protejat-o mai bine.

De ce abia după ce *Marie-Thérèse II* a fost lăsată la apă și nu cînd era pe uscat? Pentru ca lestul să fie turnat cînd ea se afla în elementul ei firesc, ferită de foarte ușoarele deformări care ar fi putut să se producă în afara apei, pe cala de carenaj.

Am mai făcut-o și pentru că era mult mai lesne să aflu de cît beton are nevoie ca să fie fericită: cînd nava pare suficient imersă, turnarea se oprește. Simplu, nu-i așa? Dar nici nu trebuie exagerat entuziasmul și turnat prea mult beton, așa cum am făcut-o la Durban, ca după aceea să am ce scoate la Cape Town cu multă trudă și multe lovituri de ciocan peste degetele cu care țineam dalta...

Căci, dacă este indispensabil ca o navă să aibă suficient lest pentru a reveni la poziția normală în cazul răsturnării ei de un val deferlant, în egală măsură excedentul nereclamat de securitatea ei e inutil. Un vas care este excesiv lestat, aflîndu-se la capă, nu va deriva îndeajuns pentru a crea remuul protector „sub vînt" și va risca, în cazul unei hule puternice, să pătimească de pe urma crestelor de val.

Pe de altă parte, o navă prea grea, lovită de valul deferlant, va rezista prin forță unei alte forțe devenite și mai periculoase. Și atunci, se lasă cu pagube!

Mai ușoară, s-ar lăsa dusă de impact, amortizîndu-l. Pe mare, lucrurile se petrec cam ca în fabula cu *Stejarul și Trestia*. De aceea, o hulă care ar distruge sau avaria grav o navă de 500—1000 de tone, s-ar putea mulțumi doar să rostogolească un mic velier, fără să-i provoace stricăciuni importante. Dacă am azvîrli un butoi etanș în centrul unui ciclon, butoiul respectiv n-ar păți nimic; s-au văzut însă diguri cîntărind sute de tone deplasate de furtună.

După importanta operațiune a turnării noului meu lest a urmat aceea a tuturor portsarturilor mele metalice. Expediate în oraș, mi-au revenit după trei zile galvanizate. Le-am fixat pe vechile lor locuri cu buloane galvanizate și ele, după ce, în prealabil, am introdus în respectivele găuri un amestec de ceruză cu sulf (un sfert ceruză la trei sferturi de sulf). Cu aceeași soluție am badijonat și partea interioară a garniturilor de fier care se aplică pe coca.

Grație acestui miraculos amestec de ceruză și sulf (el se obține la rece, prin frecare în mină, deși alții îl fac la cald în *bain-marie*), rugina poate fi prevenită cu un succes surprinzător. Se lipește la fel de bine de lemn ca și de fier, nu se topește la soare, cum s-ar întîmpla dacă sulful n-ar fi fost amestecat cu ceruza și nici nu se întărește, cum se întîmplă cînd e doar ceruza, datorită acțiunii corective a sulfului. În afara acestor avantaje, nici nu e spălat de mare, chiar în cazul unei traversări dificile.

. Zicînd că această mixtură ceruză-sulf nu se lasă spălată de mare, ar trebui să mă iau singur de urechi, pentru că mi-a fost lene să îndepărtez de pe marginea portsarturilor excedentul de amestec rezultat din strîngerea buloanelor. Mi-am zis atunci că am și așa destule de făcut și că apele Capului Bunei Speranțe se vor însărcina cu această treabă pentru care păreau tocmai potrivite....

Ei bine, la sosirea mea la Cape Town, după șaptesprezece zile de mare, dintre care treisprezece proaste, mixtura era tot acolo. I-am povestit într-o bună zi chestia asta secundului unui cargou norvegian, gîndind că-i dezvălui o noutate utilă. Mi-a răspuns rizînd că n-am decît să-i cercetez portsarturile, montate la construirea vasului, adică în urmă cu șaisprezece ani. Badijonate anual cu acest produs ele păreau absolut noi, fapt de care m-am convins zgîriind cam pe peste tot. E foarte adevărat că portsarturile unui vapor sînt mai puțin expuse mării și stropilor ca cele ale unui iaht, dar șaisprezece ani nu-s de colea pentru niște portsarturi ce aveau să viețuiască încă ani mulți la adăpostul stratului lor protector și anticoroziv (ceruza trece drept un anticoreziv, la fel ca și miniul de plumb, acestea două avînd, pare-mi-se, formule chimice înrudite).

Singurul lucru regretabil e că acest amestec nu poate fi utilizat pe un velier decît dacă-l izolezi pe dinafară cu fișii

de pînză ce vor fi vopsite ulterior, operațiune plicticoasă și mîncătoare de timp. Fără această precauție, vai de bietele vele ce vor veni în contact cu unsuroasele portsarturi! vai de echipaj, care nu se va mai putea ține de portsarturi fără a transforma după aceea puntea și ruful în patinoar! și vai de interiorul cabinei care va fi, în scurt timp, numai pete!

A urmat apoi instalarea unui bompres. Nu le-am iubit niciodată. În porturi, bompresurile sînt un izvor nesfîrșit de necazuri. Butucul ăsta care depășește etrava nici nu face parte, cu adevărat, din navă. În cursul manevrelor din rada portului seamănă cu un năsoi care are tendința să se izbească de orice. Iar navele care evoluează prin preajmă vădesc o veritabilă predilecție pentru acest apendice fragil pe care par uneori să-l ignore pînă în momentul în care, crrrr! sarturile s-au agățat de el, făcîndu-te să țîșnești afară pe punte cu senzația că ți s-au smuls toate mărunțaiele. Se întîmplă rar ca accidentul să fie grav, dar ar putea deveni. Bietul meu *Snark* și-a văzut odată bompresul smuls... împreună cu o parte din etravă. Sigur, *Snark* era putred, complet putred, dar totuși....

Am jurat, din aceste motive, că nu voi monta niciodată, pe nici una din navele mele, vreun bompres.

Nici o problemă cu *Marie-Thérèse*. N-avea nevoie de așa ceva ca să navigheze dumnezeiește, cu velatura normală și ăcbea legată, indiferent de vînt, chiar și cu cel din pupa.

Marie-Thérèse II vedea însă lucrurile altfel. Nu capăt bompres, părea ea să spună, nu capeți nici tu traversări liniștite!

Adevărul e că, dacă în radă bompresul poate deveni stînjenitor, în larg se comportă cu totul altfel. În primul rînd, sporește suprafața velaturii datorită focului suplimentar. În al doilea rînd, în cazul vîntului de travers sau mare larg, el aduce navei un echilibru mai mare, deplasînd centrul

velaturii spre prova, ceea ce înlesneşte, atunci cînd bompresul este suficient de lung, reglarea echei, deoarece nava devine mai moale.

Contrar părerii generale, am constatat că o navă făcută artificial să devină moale prin adăugarea uneia sau mai multor vele la prova nu e mai periculoasă decît una ardentă sau doar bine echilibrată.

Ca să fiu mai explicit, voi recurge la un exemplu extrem: să ne imaginăm un velier al cărui bompres ar fi atît de lung şi atît de încărcat de focuri încît centrul velaturii, plasat mult prea spre prova faţă de centrul carenei, n-ar mai fi în stare să stringă vîntul. Această navă ar răspunde lent la comenzile cîrmei, adică ar necesita multă eche sub vînt şi nu va mai putea reveni la vînt strîns.

Dacă vîntul e din travers, nava înaintează mai încet decît una bine echilibrată, din pricina unghiului cîrmei, devenită un soi de frînă.

Cu vînt mare larg, nava înaintează sensibil mai bine, în primul rînd datorită importantei sale suprafeţe de velatură, apoi deoarece vîntul fiind prielnic, echea, deşi rămînînd sub vînt, poate păstra un unghi mai puţin deschis, din care pricină cîrma nu va mai frîna atît.

În cazul navigaţiei cu vîntul între travers şi mare larg, asemenea navă nu va avea nevoie de nimeni la eche; după cîteva tatonări, ea ar putea rămîne fixată într-un unghi determinat de direcţia vîntului. Căci, dacă împinsă de un val nava ar veni în vînt, presiunea acestuia din urmă în vele ar aduce-o la capul iniţial.

În cazul contrar, cînd nava ar avea tendinţa să înainteze cu prea mult vînt, ca atunci cînd ai vîntul din pupa, unghiul cîrmei ar aduce-o pe direcţia cea bună, acţiunea vîntului asupra focurilor reducîndu-se. Deci, exclus riscul de a veni în vînt.

Așa stînd lucrurile, fără să am intenția să-mi fac nava prea moale prin sporirea exagerată a velelor din prova, am decis totuși s-o „înmoi" nițeluș, adăugîndu-i un bompres și un foc. Ulterior, parcurgînd următoarea etapă, de la Durban la Cape Town, n-am putut decît să mă felicit pentru hotărîrea luată.

Rezultatele acestei traversări au fost într-atît superioare primei, de la insula Mauritius la Durban, încît, odată ajuns la Cape Town, am mai prelungit un pic bompresul. În aceste condiții, fără a reclama altceva decît cîteva tatonări în legătură cu unghiul cîrmei, *Marie-Thérèse II* avea să înainteze impecabil cu echea fixată, indiferent de direcția vîntului, cu excepția celui din pupa. Există însă ceva și mai bun și voi prezenta detaliat cîrma automată a lui Marin Marie, cîrmă care permite oricărui velier, oricît de prost echilibrat ar fi, să navigheze săptămîni de-a rîndul menținîndu-și capul, fără ca acesta să fie corectat, cu condiția, firește, ca vîntul să nu-și schimbe direcția.

Mi-am instalat deci bompresul, solid și nu prea lung (1,20 m), iar unul din trinchetinii de rezervă a fost încercat la repezeală pe post de foc. Din cauza grabei, eficacitatea lui s-a dovedit, ulterior, destul de redusă...

Henry avusese de asemeni probleme cu navigația cu echea fixă în cursul precedentei sale călătorii de probă. Ca atare, și-a instalat și el un bompres pe *Wanda*, deși slupul său nu fusese conceput să dobîndească acest apendice. Atare situație e des întîlnită cînd e vorba de ambarcații desenate de arhitecți. În prospectele pe care le editează, aceștia laudă calitățile odraslei lor, prezentînd-o ca pe un velier de mare croazieră, dar omit o mărturisire, și anume că respectivul velier de mare croazieră va refuza să navigheze fără un om la cîrmă. Ori nu-s mulți cărora să le surîdă să traverseze oceanul cu mîna înțepenită pe echea.

Sînt însă numeroși amatorii care refuză să modifice, fie și ușor, cutare sau cutare amănunt constructiv al vasului lor sub pretext că așa l-a conceput specialistul.

Departe de mine gîndul de a pretinde că planurile desenate de un arhitect experimentat ar fi proaste. Am multe de învățat de la ei. Ele însă nu pot fi perfecte, deoarece sînt destinate, în general, unui mare număr de amatori care nu dau navei lor aceeași destinație.

Arhitectul de meserie va ști să deseneze liniile de apă ale unei coci satisfăcătoare, perfecte chiar, pentru un anumit tip de utilizare a navei. Proprietarul însă poate face, fără ezitare, retușurile de amănunt care îi vor permite să obțină rezultatele dorite în funcție de ceea ce își propune să facă din respectiva ambarcație. Treaba aceasta presupune tatonări, deseori încercări nesatisfăcătoare, bani cheltuiți, timp pierdut, dar rezultatul final este întotdeauna o navă mai bine adaptată la cerințele stăpînului ei și ale genului de navigație pe care acesta intenționează s-o practice.

Am văzut nenumărați iubitori ai velelor construindu-și superbe nave destinate navigației în apele tropicale, urmînd cu rigurozitate planurile concepute de un arhitect instalat undeva în Europa. Ori, aceste planuri prevăd, de pildă, o chilă lestată doar la mijlocul ei, lăsînd spre pupa o porțiune de lemn, imposibil de acoperit cu vopsea pe dedesubt cînd nava e scoasă din apă pentru operațiunile curente de carenaj și revopsirea părții imerse. Rezultat: viermii de mare, numeroși în apele calde, își vor săpa în scurt timp galeriile în partea posterioară a chilei.

O tălpică din fier, groasă de doi-trei centimetri, și acoperind partea interioară a chilei din lemn, ar fi fost amplu suficientă ca acest necaz să nu se producă. Dar nu era indicată în plan...

Următoarele operațiuni înscrise pe lista mea de lucrări vizau interiorul cabinei. Era foarte simplu: totul, fără excepție, trebuia schimbat.

După ce întregul echipament a fost scos și dispus la prova și pupa vasului ca să-mi fac loc, au intrat în acțiune ferăstrăul și securea (să nu uităm prețioasa secure!), iar seara interiorul cabinei mele semăna cu o încăpere în care a pătruns o hoardă de tâlhari deghizați în hamali chemați să mute mobila.

Acum nu-mi mai rămînea altceva de făcut decît să iau totul din nou de la capăt, uitînd de ceea ce a fost înainte și ținînd cont doar de experiența anterioară.

Trei săptămîni mai tîrziu, cabina mea era transformată într-o adevărată odăiță cochetă, cu o canapea dublă pe o latură și încă una vizavi, îngustă, dar suficientă pentru a putea sluji drept bancă, o măsuță pliantă ca să nu-mi ocupe spațiu, cîteva rafturi pentru cele 150 de volume pe care le posedam, un dulap la intrare destinat hainelor de oraș, cînd aveam să mă aflu în vreun port, mantalei de ploaie și pulovercelor cînd sînt pe mare, un lăcaș special destinat radioului pe care mi-l oferisem, lămpi cu gaz montate astfel încît să le pot deplasa în toate sensurile, perdelițe albastre cu modele albe pe ele, într-un cuvînt o veritabilă căsuță, mică firește, dar cochetă, drăguță și confortabilă.

Următoarea vizită a fost făcută postului prova. Aici, totul a decurs rapid: capre din lemn, simple și robuste, permițînd o bună aerisire. În felul acesta, velele și parîmele mele în sfîrșit rînduite pe două niveluri, ușor accesibile, vor fi ferite de mucegaiuri. „Nu s-ar zice că s-a grăbit", s-ar putea gîndi cititorul serios. Așa-i, dar nici nu poți dansa mai iute decît împune ritmul... mai cu seamă cînd cel care dansează sînt tot eu.

Voi trece peste restul lucrărilor care nu prezintă nici un interes special pentru cititor. E vorba de o grămadă de trebușoare mărunte, tribut plătit de oricare navigator.

Noua velă mare bermudiană mi-a sosit în sfîrșit de la meșterul căruia o comandasem. *Marie-Thérèse II*, cu garderoba înnoită, pe care parcă ardea de nerăbdare s-o încerce, tînjea după largul mării. Și deși privirea-mi fugea nu o dată spre ieșirea din radă, nu mai eram chiar atît de grăbit să plec... Peter prevăzuse exact: contul meu din bancă era la fel de plat ca și buzunarele mele. Incidentul cu Suezul* devia navele spre Durban, așa că mi-am reluat șorțul de marangoz la vechii mei patroni, iar după cîteva săptămîni unitatea „navă-skipper" era cu adevărat gata de drum: nava cu rezerve de echipament pentru un an, skipperul cu 40 de lire sterline economii ca s-o poată face pe craiul la proxima escală.

Proviziile nu erau din cale afară de abundente, dar cu orezul, fasolea și mazărea uscată și cîteva cutii de conserve pe care le aveam puteam rezista suficient pînă să-mi găsesc ceva de lucru la Cape Town.

Iarăși o slujbă?... Ei da, pentru că vacanțele de acest gen sînt destul de costisitoare și nu în Antile și nici în Pacific puteam spera să găsesc o ocupație care să-mi permită constituirea unor rezerve serioase. Resursa rămînea Africa de Sud, unde era de lucru pentru toți și chiar destul de bine remunerat, dacă socotim că îmi erau îndeajuns zece lire pentru o lună de trai.

Am studiat îndelung această problemă împreună cu Henry și am ajuns la concluzia că lucrul cel mai înțelept ar fi să nu părăsim Cape Town-ul decît după ce ne-am făcut plinul în

* În 1956, guvernul egiptean a naționalizat Compania Canalului de Suez, act care a declanșat o agresiune din partea forțelor anglo-franco-israeliene, eșuată pe plan militar, dar care a dus la închiderea provizorie a Canalului. (N.T.)

materie de echipamente de rezervă și provizii. Idealul ar fi fost să putem rezista doi ani fără să fim nevoiți să cumpărăm ceva, indiferent dacă-i vorba de o parîmă sau de o cutie de conserve. Firește, ceva bănuți pentru achiziționarea legumelor și fructelor în timpul escalelor trebuiau să existe, dar în ceea ce privește alimentele de bază voiam să fim aprovizionați pentru vreme îndelungată. Partea nostimă e că, într-adevăr, ne-am împlinit dezideratul, dar nu fără multă caznă și cu foarte mult noroc.

Între timp, în portul Durban a sosit ketchul *Jeanne-Mathilde*, de 12 metri, construit la Singapore după planurile lui Rex King, un englez născut în India.

Rex nu naviga solitar, dar odată intrat într-un port rămînea de regulă de unul singur, deoarece echipajul său de adunătură îl părăsea de fiecare dată, pentru motive diferite, dintre care cel principal era probabil lungimea escalelor lui *Jeanne-Mathilde*. Ca și mie, lui Rex îi plăcea să prelungească escalele, deși nu era obligat să muncească pentru bani. Scria, făcea filme despre țările vizitate, trîndăvea și mai ales trudea mult ca să-și mențină mărișoara sa navă în perfectă stare. Un velier de talia ei, comparat cu unul de 8—9 metri, reclamă o considerabilă muncă de întreținere.

Rex părăsise India în tovărășia a doi prieteni cu intenția de a ajunge în Anglia. La Penang, pare-mi-se, unul din ei a fost nevoit să întrerupă călătoria din rațiuni familiale. La cîtva timp după aceea, în plin Ocean Indian, pac! celălalt coechipier trîntește o criză de apendicită. Din fericire, *Jeanne-Mathilde* era echipată cu un post de radio emisie-recepție și Rex a izbutit să ia legătura cu o navă care se afla la cîteva sute de mile de ei. S-au învîrtit în cerc, așteptînd vasul salvator, al cărui fum l-au observat a doua zi.

Dat fiind dificultățile de a calcula, la bordul unui mic velier, punctul precis al intîlnirii și temindu-se ca, în pofida vremii splendide care domnea, vaporul chemat să nu-i vadă, Rex a lansat o rachetă luminoasă... care i-a explodat în mînă, arzîndu-i fața și părul. A fost o adevărată minune că nu și-a pierdut vederea în acest accident.

Coechipierul a fost transbordat pe nava salvatoare, unde a putut fi operat. Sărmanul Rex, desfigurat și suferind îngrozitor, a trebuit să-și continue de unul singur drumul pînă la insula Rodriguez, unde a așteptat cîteva luni cicatrizarea rănilor. A avut totuși noroc: din tot accidentul n-a rămas decît o ușoară pigmentare a feței datorată pulberii încrustate sub piele.

Pe insulă, a îmbarcat un nou echipaj format din doi sau trei oameni, printre care și doctorul așezării care se înapoia la Mauritius după stagiul pe mica insulă Rodriguez. A urmat etapa Mauritius-Durban, cu o escală la capul sud al Madagascarului, în compania a trei dintre prietenii mei insulari care voiau să emigreze la Durban.

Acum, Rex se îndeletnicea cu recrutarea noului său echipaj, firește benevol și el, care în afara aportului fizic, urma să aducă la bord și propriile lui provizii, deoarece Rex, ca și majoritatea navigatorilor de cursă lungă, nu putea hrăni pe nimeni în afara stomacului său personal.

La puțin timp după sosirea *Jeanne-Mathilde*, prietenii mei Merlot părăseau Durbanul plecînd la Lourenço Marques. Însă nu la bordul lui *Korrigan*. Cu moartea în suflet fuseseră nevoiți să vîndă nava, ea nemaiconvenind călătoriilor în trei... Brigitte creștea văzînd cu ochii și un cuter de nouă metri e cam mititel ca să slujească drept domiciliu unei familii.

Am asistat cu inima strînsă la plecarea acestor trei prieteni, Joseph, Madeleine și micuța Brigitte. O scrisoare expediată

din Lourenço Marques mă anunța că și-au cumpărat un jeep cu care au traversat Africa în căutarea unui colțișor unde să se instaleze. Punctul terminus al periplului lor african a fost Abidjanul, unde s-au fixat... pînă în ziua cînd un alt vas, mai spațios decît *Korrigan*, va ieși din matcă.

Apoi a fost sosirea celor doi prieteni mauritieni, Maurice Sauzier și Michel Pitot, la bordul ketchului lor *Eva*, construit, ca și *Marie-Thérèse II*, pe insulă, fără planuri, după ochi, dar foarte rațional, cu linii de inspirație pur europeană și o chilă de două tone. E una din cele mai solide nave din cîte am văzut, cu osatura principală și intermediară perfect îmbinate, totul nituit cu nituri de aramă, buloanele chilei din bronz, iar ea însăși din plumb.

Formele acestui velier aduceau cu cele ale lui *Leyh II* al lui Vito Dumas și cu ale navei *Alain Gerbault*, dar mai rotunjite spre proră, ceea ce poate fi un defect la izbucnirile bruște ale vîntului, dar și o calitate cînd faci traversări lungi în bătaia alizeelor. Dar există tu oare pe undeva, navă perfectă, suplă la comenzi, rapidă și confortabilă?

Eva a rămas în port numai cîteva săptămîni, după care și-a ridicat pînzele în direcția Cape Town-ului. Prietenul meu Christian Dalais lua și el parte la călătorie, care s-a dovedit a fi destul de zbuciumată: la două zile de la plecare, fiind la capă, *Eva* a fost culcată de un val deferlant care a virat-o cu catargele în apă. Unul din cei trei amici a fost proiectat din patul în care dormea și a aterizat peste camaradul care se odihnea pe patul de vizavi! Într-o altă noapte, cînd erau din nou la capă, un petrolier a fost cît pe-aci să dea peste ei. I-a salvat motorul auxiliar care a catadicsit să pornească în ultimul moment.

Din Cape Town, pe care l-au părăsit cu două săptămîni înaintea sosirii mele în acest port, *Eva* și echipajul său au navigat printre insulele Marchize și Tahiti, unde Maurice

Sauzier rămăsese cîtva timp pe vremea turului lumii în trei etape efectuat la bordul diverselor iahturi, printre care și *Omoo* al olandezului Van de Wiele.

În sfîrșit, în port a sosit și marele keteh *Phoenix*, construit la Yokohama după planurile americanului Reynold.

Împreună cu soția, cei doi copii și trei studenți japonezi, Reynold părăsise Japonia în direcția insulei Honolulu din arhipelagul Hawai, apoi navigase printre insulele Pacificului, strîmtoarea Torrès, insula Mauritius, ca să sfîrșească la Durban.

După carenare și revopsirea părții imerse, s-au îndreptat către Cape Town, insula Sfînta Elena, Ascension, Antile, New York.

Nu s-au semnalat mari necazuri în timpul acestui lung periplu deoarece *Phoenix*, construit de japonezi din materiale extra-dure, cu catarge scurte și foarte groase și un greement apt să reziste la orice, era solid ca o stîncă.

Totuși, în largul Amazonului, zeul Eol, nițeluș contrariat, a izbutit să facă harcea-parcea trinchetinul și vela mare. A fost una din acele tempeste pe care nimic nu te lasă să le prevezi; și cînd te gîndești că scăpaseră fără nici o pagubă dintr-un ciclon care-i prinsese în Oceanul Indian, în largul insulelor Coco.

Bardiaux îmi vorbise adesea de lecțiile acestea pe care ți le dă experiența: din ciocnirile dure, la care însă te aștepți, ieși în general nevătămat, pentru că ai apucat să-ți iei toate măsurile pentru a înfrunta ce-i mai rău. Alea neprevăzute însă provoacă cele mai mari stricăciuni. De aceea, îmi spunea el la Durban, nu mai părăsesc portul decît după ce m-am pregătit să înfrunt orice, chiar dacă e vorba de o mică etapă aparent lesnicioasă. Prea multe încasase Bardiaux în viața lui de marinar ca să nu devină un mare prudent. Singurul lucru regretabil e că, de cele mai multe ori, experiența altora

nu ne ajută. E legea aceasta inflexibilă care cere să înveți aproape totul prin tine însuți și să plătești adesea foarte scump o experiență dobîndită cu multă cazmă.

Eu unul eram gata pentru etapa următoare.

Rămînea doar să mai efectuez o operațiune de mare importanță pentru confortul și liniștea viitoarelor mele traversări.

Era vorba de transformarea părții posterioare a cabinei mele (adică spațiul din interiorul acesteia unde puteai sta în picioare) în post de pilotaj.

Ca să obțin acest rezultat, am decupat un dreptunghi în capacul culisant, fixînd în fereastra astfel obținută o placă din plexiglas, de tipul celor utilizate în aviație, groasă de un centimetru și avînd dimensiunile de 50 × 70 cm. În felul acesta, pe vreme rea, fie că mă aflu la capă, fie că nu, voi putea trage capacul culisant fără să creez în cabină acea obscuritate dătătoare de moral scăzut. Și dacă e întotdeauna demoralizant, fiind pe mare, să petreci cîteva zile sub un cer plumburiu, cu ploaie și ceață care te obligă să tragi capacul cabinei, în cazul meu moralul coboară vertiginos dacă sînt nevoit să stau ferecat și, în plus, pe întuneric.

Pe de altă parte, acum voi putea supraveghea artimonul și vela mare prin această solidă placă de plexiglas fără să mai trebuiască să culisez capacul și astfel să mă expun intemperiilor.

Acest panou transparent îmi va îngădui deci s-o duc mai plăcut atît în larg, cît și în porturi. Plouă și în porturi, ceea ce te obligă să tragi toate obloanele și să trăiești în penumbră, lucru destul de trist cînd ploaia durează cîteva zile și n-ai chef să ieși în oraș...

Faptul că puteam supraveghea velatura nu-mi era încă de ajuns: voiam să pot guverna din interior la fel de bine ca și din exterior. Prin urmare, era nevoie să am un tur de orizont complet al navei. În acest scop, am decupat în pere-

tele cabinei, care depășea cu zece centimetri nivelul punții, o serie de ferăstruici dreptunghiulare, de-a lungul întregului său perimetru, înalte de șase centimetri și lungi de doisprezece, acoperite cu plexiglas și perfect etanșate grație prețioasei mixturi sulf plus ceruză. Doar cele două ferestre plasate la spatele cabinei erau mai mari, sporind iluminatul pe vreme rea.

Ferăstruicile etanșe se aflau deci la înălțimea ochilor, permițîndu-mi să văd ce se petrece afară și în larg fără să fiu obligat să mă aplec, cum se întîmplă de cîte ori privești printr-un hublou, întotdeauna încastrat prea jos.

Ca atare, stînd în picioare în cabină, cu mîna pe timona plasată pe peretele dinspre pupa, puteam continua navigația și pe timp urît, fără să mă ud, într-o poziție firească, scutit de curenți, supraveghind permanent valurile și, dacă aveam chef, chiar și gătind, pentru că primusul, montat pe un braț articulat, îmi era la îndemînă.

La bord totul era acum gata: saulele și parîmele pregătite pentru manevră, scripeții și cheile unse, velele învergate, toate așteptau cu nerăbdare plecarea. Am scos chiar și ancora afară, ca apoi s-o las să cadă la loc, pentru a evita una din acele surprize de ultim minut care te obligă să intri în cabină, să te dezbraci și să plonjezi în apă ca să desprinzi o ancoră care s-a simțit atît de bine în mîlul de pe fund încît acum nu mai vrea să-l părăsească.

Rex King era gata de drum. La fel și *Wanda*. Doar sărmanul Henry nu era. O operație de amigdalită avea să-l rețină încă două săptămîni la Durban. Mare ghinion, pentru că mi-ar fi plăcut să părăsim simultan portul și să navigăm împreună pînă la Cape Town.

Anotimpul prielnic se apropia însă de sfîrșit și curînd urma să intrăm într-o perioadă mai dură. În plus, nu-mi mai

tihnea Durbanul; cînd sejurul într-un port se prelungește, navele au tendința să putrezească... ca și echipajele de altfel.

La drum deci, către vînturile și stropii de spumă din larg care vor impregna cu sare cinstita lenjărie a lui *Marie-Thérèse II* și vor spăla de toate zoniele sufletul căpitanului ei. Am avut dintotdeauna sentimentul că lungile traversări au darul să opereze la mine o curățenie în profunzime, îndepărtînd toate murdăriile adunate în timpul șederii pe uscat: odată țărmul pierdut din vedere, omul nu se mai poate înstrăina de forțele naturii care-l înconjoară; în scurt timp va face și el parte din ele, simplificîndu-se, purificîndu-se în contact cu aceste forțe primare ce-l impresionă și-l absorb.

Această nevoie, nu numai de ceva nou, ci și de o curățire fizică și morală este, așa cred, cea care-l împinge pe navigatorul solitar către alte orizonturi unde trupul și sufletul lui, eliberate de legăturile și servituțile terestre, își pot regăsi esența și puritatea în sînul unor elemente primordiale din care anticii și-au făcut zeități.

Vînt, Soare, Mare, iată Sfînta Treime a marinarilor.

Capitolul V
DE LA DURBAN LA CAPE TOWN: 17 ZILE PE MARE — 13 ZILE DE TIMP URÎT

Marie-Thérèse II și-a desfăcut aripile în bătaia Nord-Estului, care în ziua aceea de început de februarie sufla cu putere.

În aceeași zi, dar trei ore mai tîrziu, *Jeanne-Mathilde* ieșea de asemeni în larg.

În gîtuitura care separă portul de largul mării valurile erau mici și agitate. A trebuit să înaintez în volte strînse ca să scap din îngustul șenal care a fost cît pe-aci să-mi captureze nava între stîncile sale ascuțite, pentru că, în ultimul moment, *Marie-Thérèse II* a refuzat să vireze în bordul opus.

Nu mai aveam destul spațiu de manevră în fața etravei ca să încerc o nouă voltă. Am fost nevoit să pun în pană și tocmai atunci o lanternă electrică, suspendată prea jos, s-a găsit să-mi blocheze timona. Din fericire, curentul mă ducea spre exterior și cocа n-a făcut decît să atingă una din stîncile cele mari care bordează sparge-valul.

Și tot din fericire, prietenul meu Peter Gibson venise să asiste la plecare, iar curajul său a ferit-o pe *Marie-Thérèse II* de pagube mai serioase; în pofida riscului de a fi grav rănit, el nu a șovăit să sară pe stîncă și, în apă pînă la centură, să mă ajute să împing nava în afara pericolului. Restul l-a făcut curentul și curînd eram în larg, în deplină securitate.

Ceea ce am resimțit în cele cîteva secunde cît a durat tamponarea de stînci o știu toți navigatorii, fie din experiență, fie și-o pot imagina fără efort: fiecare izbitură a cocii de piatră se repercuta în viscerele mele și în inima ce părea strînsă într-o menghină. Prima zi de mare mi-a fost stricată

de acest gust rău rămas în gură, gust pe care-l cunosc prea bine.

În larg, fără a fi propriu-zis dezlănțuită, marea era destul de agitată, dar atît curentul, cît și vîntul mă împingeau laolaltă în aceeași direcție, spre Cap, lucru avantajos mie din toate punctele de vedere, o dată pentru viteză și apoi, din pricina mării... care ar fi putut să fie mai frumoasă.

De îndată ce m-am depărtat de țărm, am coborît velele și, echipat cu ochelarii de scufundare, mi-am dat drumul în apă ca să verific stricăciunile: niște zgîrieturi, fără importanță pentru etanșeitatea și soliditatea lui *Marie-Thérèse II*. Neștiind însă cînd voi putea carena din nou, mai ales că vopseaua submarină fusese aplicată numai cu o săptămînă în urmă, era important să izolez de acțiunea viermilor de mare și a melcilor cei cîțiva centimetri pătrați de carenă jupuită prin frecarea de pietre. Intenția mea era să stau mai mult timp la Cape Town unde, în pofida apelor sale reci, subzistă primejdia viermilor marini, prezenți, într-un număr mai mare sau mai mic, în aproape toate mările globului.

Am revenit la bord ca să prepar amestecul de argilă-ciment (jumătate argilă, jumătate ciment după tehnica învățată de la indonezieni), amestec pe care l-am aplicat cu mare grijă peste toate suprafețele dezgolite, bătînd în prealabil un pumn zdravăn de cuișoare de aramă, lungi de 1 cm, a căror floare și o parte de tijă rămase afară aveau să fixeze amestecul protector. Odată întărit amestecul, melcii n-aveau decît să se agațe, dar viermii de mare, amatori de lemn gol, își vor rupe dințișorii în el dacă le va veni cheful să încerce să pătrundă. Din păcate mixtura mea, preparată și aplicată cu multă minuție, s-a dovedit prea înceată la solidificare și după cîteva zile de mare nu mai rămăsese nimic din ea, cum aveam să constat cînd, profitînd de o dimineață de calm plat, am plonjat ca să o verific. Frecarea cu apa,

provocată de viteza vasului, o spălase înainte de a fi apucat să se întărească. De fapt, are nevoie de cel puțin douăsprezece ore ca să devină dură.

Cît timp eram pe mare lucrul acesta nu avea importanță, viteza navei împiedicînd larvele și melcii să se fixeze. Pericolul va apărea abia în port, cînd vasul va staționa în ape calme. Acolo va avea posibilitatea să se întărească și mixtura mea.

Timp de două zile vremea s-a purtat oribil cu bietul meu stomac. Moralul, și așa destul de scăzut din pricina ridicolului accident de care-mi era rușine, n-a mai avut ocazia să urce. Printre altele, din pricina agitației din timpul zilei, comisesem imprudența de a nu lua o masă substanțială înainte de a părăsi Durbanul. Ori, mi-a plăcut întotdeauna să ies în larg cu un stomac bine lestat, dar fără exagerare. La fel ca și o navă. Bolnav și livid, am expediat în scurt timp micul dejun... prin capacul cabinei. Eram prea deprimat ca să mai spăl puntea; apoi, de data asta cu stomacul gol, am continuat să vomit cu intermitențe. Cei care au suferit de rău de mare fără să aibă nimic în burtă știu cît e de chinuitor.

Spre seară am început să mă ingrijorez: niciodată nu mai suferisem de un rău de mare atît de prelungit... A persistat încă aproape două zile, în răstimpul cărora nici un aliment n-a consimțit să rămînă acolo unde-l introdusesem.

În mod bizar, forțele mele fizice nu s-au găsit deloc diminuate. Pînă la urmă, situația începuse să mă amuze oarecum și încercam chiar să țin socoteala spasmelor mele abdominale. Al douăzeci și unulea... al douăzeci și doilea... al douăzeci și treilea... Ce-ar fi să ajung la treizeci!

Marie-Thérèse II era, în schimb, fericită, ba chiar foarte fericită. Deși cam prea mult lestată, odată în larg, gonea nebunește cu un vînt de mare larg care se întărea progresiv.

La un moment dat atinsesem chiar limita de siguranță, cu toate că redusesem suprafața velaturii mai mult decît necesar, dar cît de plăcut e să-ți croiești drumul prin valuri și să simți cum nava trăiește din plin. La vînt strîns, violența lor face vasul să geamă, dar la vînt larg sau din pupa (cu condiția să nu se producă rafale subite), nava mea, cu arborada ei scurtă, bine strînsă în sarturi, părea încîntată de viață, ba parcă mai cerea un pic de vînt.

Ieșind întîi în larg ca să ating o linie situată cu mult în afara rutelor obișnuite ale vapoarelor, m-am stabilizat apoi pe o direcție paralelă cu coasta, cam la vreo treizeci de mile de ea. La această distanță aveam să beneficiez mai puțin de forța curentului, ceea ce era regretabil, în schimb puteam dormi liniștit, sau în orice caz să nu-mi fac griji din pricina cargourilor.

Navele mari care se îndreaptă către Atlantic trec, în principiu, la vreo zece mile de coastă, chiar și mai aproape, urmînd linia fundului mării aflată la circa două sute de metri adîncime, unde curentul atinge viteza sa maximă. Celelalte, care urcă spre nord, trec cît mai aproape de țărmul Africii, curentul fiind nul sau extrem de slab. Unii dintre cei care cabotează, cunoscînd bine condițiile locale, utilizează contracurenții favorabili existenți în imediata vecinătate a pămîntului. Navighează uneori atît de aproape, încît atunci cînd nava intră în doc pentru caronajul anual, armatorul descoperă cu uimire că toată carena e numai cucuie și boalfe.

Rămînînd în larg, voiam de asemeni să pot pune la capă fără a fi terorizat de proximitatea pămîntului în cazul în care una din acele bruște izbucniri ale vîntului din sud-est, destul de frecvente la înălțimea lui Port Elisabeth, m-ar fi pălit pe neașteptate.

Cerul rămînea însă senin și Nord-Estul sufla cît îl țineau plămînii. Marea pierduse din turbulență și *Marie Thérèse II* naviga cu echea fixată (mai exact, ținona), cu vela mare și vela artimon într-un bord și trinchetinul menținut în celălalt bord de un tangon, cu viteza ei maximă de șase noduri.

În cea de a treia zi a acestei mirifice navigații stomacul meu a consimțit în sfîrșit să se potolească. I-am administrat, prudent, un oarece lest, mai degrabă dintr-un sentiment al datoriei, pentru că foame nu-mi era, iar forțele mele fizice nu păreau diminuate, în pofida costumului sumar pe care-l adopt, de regulă, cînd sînt pe mare și care ar fi putut favoriza pierderea caloriilor.

La amiaza celei de a treia zi îmi stabilesc, în bune condiții, poziția: sînt la 40 de mile sud-est de Port Elisabeth.

Jumătate din drum în numai trei zile!... Sigur, m-a ajutat și curentul. Să vedem acum ce facem cu vremea pentru că ar fi mult prea frumos să parcurg și cealaltă jumătate în aceleași condiții... Barometrul însă rămîne cuminte: la fel, marea și vîntul, acesta din urmă chiar prea cuminte și velele sînt pe punctul să fluture, ceea ce mă obligă să string brațul tangonului trinchetinului. De altfel, îl și înlocuiesc cu cel mai mare foc pe care-l posed în cămară, focul meu de ananghie. Datorită suprafeței sale ample, el prinde perfect ușoara briză și *Marie-Thérèse II* lunecă în prezent, cu două noduri, pe o mare de untdelemn.

Ah!... Dacă toate astea ar putea dura pînă la... Nu! Să nu mîniem divinitățile Capului Bunei Speranțe cerîndu-le imposibilul! Cele ce stăpînesc țărmurile Natalului s-au dovedit pînă acum pline de bunăvoință față de albele vele ale *Mariei-Thérèse II*. În curînd însă cel de care voi depinde va fi Marele Stăpîn, vîntul de vest. El e cel care domnește peste toată coasta de sud a Africii, tiran hachițos, mai întotdeauna

ciufut, ale cărui mînii sînt temute de tot ce plutește pe domeniul său.

Cu toate acestea, moșia puternicului vînt de vest e uneori cotropită de trupele unui alt mare senior: vîntul de est, mai exact de sud-est, căruia îi place să-și ofere din cînd în cînd cîte o mică vacanță, mai ales în lunile de vară.

Vîntul de sud-est e mult mai redutabil decît Marele Stăpîn de Vest, pentru că atunci cînd suflă declanșează furtună și te împinge către un țărm unde nu există nici un refugiu. Vai de nava aruncată pe el, după ce a fost surprinsă prea aproape de pămînt de către Black-South-Easter, necruțător cu orice imprudent.

Dimpotrivă, cînd Stăpînul de Vest devine furios, velierul poate găsi adăpost într-unul din numeroasele golfuri, situate la cincizeci-șaizeci de mile unul de altul. Se întîmplă însă ca o uriașă hulă venită din sud-est să-l izgonească pe nefericit, trimițîndu-l să stea la capă în fiefuI tumultos al vîntului de vest...

Fără grabă, fără să fie busculată, *Marie-Thérèse II* își vedea de drum prin noaptea liniștită. O navigație ca în vise, pașnică și calmă, fără grija vapoarelor și nici a coastei, mult prea îndepărtată ca să te gîndești la ea. Temperatura aerului contribuia și ea la farmecul acestei nopți în largul mării, cu cerul spuzit de stele, un pic cam palide din pricina ușorului văl de ceață ce plutea peste valuri, dar prezente toate la apel. Luna, la ultimul său pătrar, s-a ivit cu cîteva ceasuri înaintea zorilor, ca și cum ar fi venit s-o binecuvînteze pe *Marie-Thérèse II* și s-o pregătească pentru aprigele încercări ce o așteptau. Căci timp frumos n-avea să mai fie tot restul drumului.

De dimineață, vîntul s-a stîrnit, instabil, suflînd dinspre sud-vest. Înaintea crepusculului am putut zări la bord munții

ce înconjoară Port Elisabeth. Barometrul era în scădere -și mi-am luat măsurile pentru a putea înfrunta eventualele rafale venite dinspre sud-vest sau vest. Noaptea s-a scurs însă fără surprize, deși am fost mereu în gardă, căci prin aceste locuri timpul se poate schimba cu o viteză năucitoare, cu rafale venite din toate direcțiile, obligîndu-te să stai la capă fără vele sau cu o velatură extrem de redusă.

A doua zi cerul continua să fie perfect senin și după cîteva izbucniri ale vîntului, dintre care una mai-mai să mă culce pe-o parte, Stăpînul de Vest și-a luat în posesie domeniul: tărie 6—7, o navigație penibilă de cinci zile cu vîntul strîns pe o mare devenită foarte agitată, dar din fericire destul de regulată pentru că vîntul sufla fără să varieze, din aceeași direcție: din apus, numai din apus.

Rămînînd departe în larg, mă aștepta o mare violentă, cu valuri care, probabil, se spărgeau peste tot, pentru că în zona exterioară a marelui Banc al Acelor curentul, direcționat spre vest, adică împotriva vîntului, curge cu forța sa maximă, atingînd 4 noduri la extremitatea sudică a bancului.

Deasupra bancului propriu-zis (fundul e la mai puțin de două sute de metri), instrucțiunile nautice precizează că marea e sensibil mai potolită cînd suflă Vestul, deci manevrele sînt mai lesnicioase. Există însă primejdia vapoarelor care, indiferent încotro se îndreaptă, navighează destul de aproape de coastă ca să evite un drum inutil. Cel mai înțelept era prin urmare să înaintez prin volte, în orele zilei în direcția țărmului, în cele de noapte, spre larg. În felul acesta voi tăia ruta mea de două ori în douăzeci și patru de ore: o dată pe timp de zi, o dată la începutul nopții. Va trebui să fiu mereu cu ochii-n patru, dar dublarea capului Bunei Speranțe nefiind o sinecură, urmam să mă supun tuturor regulilor prudenței.

Ziua am petrecut-o aproape în întregime la timonă, în interiorul cabinei, ca să parcurg o distanță utilă cît mai lungă; e drept că un velier navighează întotdeauna bine cu vîntul strîns și echea fixată, dar o va face și mai bine cu un om la cîrmă care va ști să exploateze cele mai mici variațiuni ale brizei și să fenteze valurile, evitînd impacturile ce ar putea frîna mersul navei și conservîndu-i viteza.

După cinci zile de asemenea navigație cu vîntul strîns, pe o mare mult prea agitată ca să poată fi spintecată frumos de *Marie-Thérèse II*, victima formelor sale plinuțe, mă aflam la numai vreo sută de mile vest de Port Elisabeth... ceea ce înseamnă o medie zilnică de abia douăzeci de mile!

Mă felicitam însă că am înlocuit greementul auric cu cel bermudian, mult superior în asemenea ocazii. Unde m-aș fi aflat acum cu vechea mea velatură? Cu siguranță, sensibil mai aproape de Port Elisabeth, dacă nu cumva chiar în rada lui așteptînd ca vîntul să binevoiască a slăbi — ceea ce nu i se întîmplă prea des în această porțiune a coastei — ca să pot depăși Capul Acelor. După aceea, în ciuda furtunilor la fel de redutabile care asaltează Capul Bunei Speranțe, regimul vînturilor urma să devină nițel mai favorabil, iar țărmul, orientat spre nord-est, nu mă va mai obliga la atîta slalom.

Pînă una-alta însă, Capul Acelor n-a fost încă dublat și trebuie să continui cu schimbările de drum, nădăjduind că omul va rezista la fel de bine ca și nava. Sînt frînt de oboseală și încep să sufăr de pe urma lipsei de somn. Ochii mei, injectați de veghe și de vînt, cu pleoapele îngreunate, rămîn dificil deschiși în lungile ceasuri petrecute în cabină, la timonă. Cînd obosesc să conduc stînd în picioare, iau echea și mă așez cîteva minute pe marginea cockpitului, dar cum puntea e mereu spălată de valuri și stropi de apă, nici aici nu rezist prea multă vreme.

Atunci, cobor din nou în cabină, trag după mine ușa culisantă, blochez pentru cîteva minute timona (operațiunea de blocare și deblocare se face într-o secundă), îmi pregătesc o ceașcă de cafea fierbinte, reiau timona și supraveghez marea prin ferăstruicile din capacul cabinei, uscat, la căldurică, cu bucătăria la îndemînă. Căci, oricare ar fi fost vremea afară, am putut, ba chiar ușor, să mă ocup de gătit. Firește, depinde de vas. Pe unele veliere, foarte rapide cînd navighează cu vîntul strîns, gătitul poate deveni imposibil. Este însă remarcabil că pe majoritatea micilor ambarcații cu pînze care au efectuat traversări lungi, operațiunea „lingura și strachina" n-a pus niciodată probleme serioase, chiar și pe vreme de furtună.

Impresia mea este că, în răstimpul acestor lungi perioade de veghe, organismul reacționează nu atît printr-un apel la voință, cît printr-o adaptare la noile condiții la care este supus.

La capătul cîtorva ceasuri petrecute la cîrmă, creierul amorțește. Atunci intră în funcțiune simțurile, ele și numai ele.

După părerea mea, auzul este simțul cel mai prețios al marinarului, într-atît de prețios încît nu o dată, în timp ce eram la timonă, ieșit pe jumătate din cabină ca să văd mai bine prin ceață, am dat jos gluga mantalei de ploaie ca să nu fiu indus în eroare de fluieratul vîntului izbindu-se de marginile ei. Sigur, nu-i o fericire să simți cum apa cea rece se infiltrează pe lîngă gît și se scurge de-a lungul umerilor și al pieptului, dar principalul e să auzi, mai ales dacă-i noapte, e beznă și văzul nu-ți mai slujește, nu mai e proiector, ci doar un opaiț.

Atunci, urechea preia ștafeta: ea notează toate zgomotele, clipocitul apei de-a lungul bordului, diverse murmure, scîr-

țiitul osaturii, șuierul vîntului lunecînd peste pînze și printre sarturi, plesniturile parîmelor de catarg. Toate aceste zgomote, care fac parte din viața navei, sînt notate, înregistrate, traduse în impresii. În vremea asta, trupul se odihnește. La fel și creierul. Brusc: iată-l trezindu-se. E auzul care a perceput un sunet anormal, neînscris în gama pe care intelectul i-a indicat-o înainte de a trece în repaos.

Și chiar înainte de a trezi creierul, de a tulbura odihna acestui valoros Maestru, auzul a și transmis direct marinarului adormit ordinul de a apăsa comutatorul electric care luminează compasul de cabină, plasat deasupra capului, pe direcția privirii, care privire a și notat diferența de grade între vechiul și noul cap, în vreme ce simțul tactil a descoperit o variație în mișcările navei sau a vitezei.

Creierul, acum treaz, proaspăt, odihnit datorită constanței vigilențe a auzului, pipăitului și văzului, îl va putea dirija pe navigator în noile sale sarcini: să vireze de bord ca să profite de modificarea brizei, să reducă velatura, să regleze cîrma și scotele sau, pur și simplu, să închidă hubloul.

Iar cînd auzul istovit trece la rîndu-i în repaos, tactilul intră de cart: perceperea vîntului, a spumei de pe crestele valurilor, a ploii pe obraz sau pe ceafă îi va dezvălui cele mai mici schimbări de direcție. Nu atît de precis precum văzul și auzul, tactilul e un simț complementar, adesea prețios, întotdeauna util.

Abia atunci navigatorul se simte-n pe-a-ntregul liniștit, deoarece munca se săvîrșește automat, într-o fracțiune de secundă. E perioada reflexelor care vor da putință organismului vlăguit să reziste pînă dincolo de limitele obișnuite ale actelor gîndite.

Așadar, ziua veghez cu mîna pe timonă, iar noaptea, fără s-o țin, pentru că-o blochez și vasul își urmează drumul cu vîntul strîns sau, de cînd am instalat bompresul și trinchetinul cel mare, cu oricare alt vînt.

De fapt, nu e chiar o veghe; ci mai curînd o semi-veghe petrecută în mare parte culcat pe pat (un pat umed pentru că în interiorul cabinei totul e acum îmbibat de apă, jilav, lipicios). Zac, cu ochii închiși, cu creierul amorțit, dar cu urechea ciulită. Cred sincer că urechea marinarului pe mare nu doarme niciodată, mai cu seamă dacă e solitar.

În timpul nopții, adică după ora nouă, nu mai am treabă cu timona: mai întîi bucătăresc, apoi urmează cafeaua în adevărate hîrdace și țigara, nici prima, nici ultima din zi. De data asta n-am mai comis prostia, săvîrșită de cîteva ori mai înainte, de a ieși în larg fără tutun. Fără alcool, da. Alcoolul nu m-a atras niciodată și am destule vicii ca să nu mi-l adaug și pe acesta. Pentru mine, cafeaua înlocuiește băutura. E mai puțin nocivă, mai ieftină și poate fi consumată în cantități mari fără să cazi sub pat...

Tutunul însă va face probabil parte întotdeauna din echipamentul indispensabil la bordul meu, cel de acum sau următoarele, și-i datorez recunoștință pentru coca ce mi-a permis să îndur.

E drept, i-am pus totuși un mic căpăstru ca să nu exagereze din cale-afară și anume, luîndu-l sub formă de... tutun. Țigările gata fabricate n-au ce căuta la bordul meu. Ar fi prea simplu să bagi două degete într-o cutiă și să extragi de acolo o țigară. Nu, ele trebuie răsucite personal. E și mai ieftin, dar mai ales fumezi mai puțin pentru că nu răsucești cu una, cu două o țigară cînd ți-s degetele veșnic ude!

Există și niște mici aparate care confecționează țigări și am luat unul cu mine. O adevărată distracție în orele de veghe sau în zilele mai puțin încărcate.

Există la bord și pipa marinarului. E un suvenir de la Jean Gau, care mi-a dăruit două pipe din colecția sa.

— De ce vrei să-mi dai două, Jean, una singură mi-e de ajuns.

— Ai încredere, băiețîne, în vechea mea experiență. O să pricepi repede că pe mare sfîrșitul pipei i se trage de la capătul pe care-l ții în gură.

Și, într-adevăr, aveam să constat cu surprindere că pipa mea dispărea, încetul cu încetul, dinspre mușțiuc.

Luleaua era rezervată pentru veghile nocturne, atunci cînd aveau loc, pentru că îmi ținea cald la mîini și... la nas. Ce plăcut e să-ți freci vîrful nasului cu vatra unei pipe!

În plus, o pipă bine umplută ține vreme îndelungată și te ajută să înșiri orele, fără să se stingă sub împroșcătura stropilor, fără să plesnească între degetele umede, cum ar face o țigară.

Pînă în acea zi informațiile meteorologice captate noaptea cu ajutorul micuțului meu radio s-au dovedit bune, deși menționau vînt din vest, puternic între Capul Acelor și Port Elisabeth. În schimb, între Capul Acelor și Cape Town vîntul va sufla din sud-vest.

În timpul nopții radioul a lansat însă un *gale warning**, repetînd distinct coordonatele sectorului în interiorul căruia era așteptată. Mi s-a cam pus un nod în gît: era tocmai perimetrul în care navigam.

În pofida încrederii pe care o nutream față de nava mea, nu mă puteam împiedica să fiu îngrijorat; era în această încredere și un mic somn de întrebare. De solidă, era ea solidă și o dovedise. Chiar prea solidă, dacă mă pot astfel exprima. Mă gîndesc la expresia englezească *solid as a rock***, desem-

---

* Avertisment de furtună transmis navelor aflate în larg. (N.T.)

** În traducere literală: „Solid ca o stîncă". (N.T.)

nind un vas care se înclină foarte puțin, adică exact cazul *Mariei-Thérèse II* după ce îi turnasem în cală ciment amestecat cu vechi buloane: nu se mai înclina îndeajuns, devenise greoaie și leneșă la comenzi. Stînd la capă, nu mai deriva suficient și ar fi încasat niște bușeli teribile dacă marea devenea într-adevăr dezlănțuită așa cum reieșea din prognoza radio, unde cuvintele *strong gale* — vînt puternic din vest — fuseseră repetate de două ori.

Să rămîn la capă cu o navă prea grea? S-ar putea să se lase cu stricăciuni la bord. Doar am avut prilejul să văd ce ponte face marea cu o ambarcațiie mai suplă, așa cum fusese *Marie-Thérèse II* înainte de Durban.

Hai să nu-mi caut necazuri cu lumînarea! Farul care marchează intrarea în Krom Bay, treizeci de mile mai la est, e vizibil de departe, iar eu posed hărți detaliate ale întregii coaste (în vederea dublării Capului Bunei Speranțe am consimțit să mă înzestrez cu hărțile necesare, procurate la Durban, lucru pentru care azi mă felicit).

Spre surprinderea mea, barometrul n-a coborît așa cum m-aș fi așteptat după *gale warning*-ul anunțat. S-or fi înșelat oare?... dar în același timp îmi spun că hărțile meteorologice sînt întocmite pe baza informațiilor transmise prin radio de vasele aflate în larg. Ori, e o vînzoleală nebună de vase în preajma Capului și e mai mult ca sigur că serviciile meteo ale Africii de Sud sînt bine informate și-și pot alcătui hărțile cu precizie.

Ascult deci de glasul prudenței (și al propriei mele oboseli) și mă îndrept spre Krom Bay. *Marie-Thérèse II* zboară literalmente către acest refugiu și, două ore mai tîrziu, fasciculul farului devine vizibil. Barometrul e în continuare neclintit și îndoielile mă încearcă iarăși. Încep să regret decizia luată. Să parcurg cu vînt din pupa un drum pe care m-am chinuit atît să-l străbat în sens opus! Dar ce te faci

cu instrucțiunile nautice care menționează un vînt din vest violent care a suflat, acum cîțiva ani, timp de șaizeci de zile fără întrerupere?

Cum era și de așteptat, spre ceasurile dimineții, vîntul a slăbit. Sînt acum la două mile de far, care a părăsit de mult linia orizontului.

Un pescador cu motor de circa douăzeci de tone iese din golf și se îndreaptă spre mine. Apare apoi și un altul: din acest moment sînt convins că povestea cu vîntul e tot atît de adevărată ca cea cu Șarpele Mării*. Doar pescarii ăștia cunosc regiunea și sînt deprinși să interpreteze semnele Tiranului din Vest!

Primul pescador interesat de *Marie-Thérèse II* trece prin imediata ei apropiere și încetinește. Din respect pentru convenințe am tras pe mine un șort, dar am rămas cu torsul gol în bătaia unui soare generos și a unui vînticel atît de slab încît ajunge abia s-o împingă ușurel pe *Marie-Thérèse II*.

Ca să am cugetul împăcat, comunic echipajului veștea cu vîntul transmisă la radio. Neînțelegînd bine despre ce-i vorba, dau o roată și trec și mai aproape de mine (mult prea aproape pentru gustul meu) și mă roagă să repet. De data asta au auzit, se privesc între ei, ridică din umeri, zic mersi și-și văd de drum către vest.

În ceea ce mă privește, acostez în pace și onor în locul indicat de hartă, puțin chiar mai aproape de țărm, acolo unde adîncimea e cam de patru brațe** , și fundărisesc ancora cea mică de 12 kilograme, cu lanțul ei de 6 milimetri, pe care o folosesc în cazul opririlor provizorii și fără probleme. O prefer din pricina greutății ei mici și a volumului

---

* Vietate fabuloasă făcînd parte din bogata panoplie a legendelor marinărești. (N.T.)

** Unitate de măsură folosită de navigatori; un braț = 1,85 m. (N.T.)

redus, fiindcă neposedînd la bord un vinci, rezerv ccalaltă ancoră, cu lanțul ei uriaș, pentru cazurile serioase.

De *gale warning* am și uitat, iertîndu-i pe meteorologi, grație cărora mă pot acum desfăta la soare, într-un loc liniștit unde aș putea rămîne, să zicem, vreo trei zile ca să-mi pun la zvîntat tot calabalicul și să recuperez restanțele mele de somn."

Ce păcat însă că n-am avut timpul, înainte de a părăsi Durbanul, să-mi confecționez un „puișor". Țărmul pare atît de primitor!

„N-ai avut timp să-ți construiești «puișorul»? întrebă, ricanînd, glasul conștiinței. Cît timp ai stat la Durban? Un an și mai bine, nu-i așa? Și cît timp ai lucrat la șantierul acela naval? Zece luni, așa-i? Vezi că furi la cosmită? De acord? Ai avut și trei luni la dispoziție ca să-ți pregătești și să-ți îmbunătățești nava. În răstimpul ăsta ai fi putut croi ca lumea treanța aia pe care ai neobrăzarea s-o numești «iole». Cu un foc cumsecade poate c-am fi fost astăzi mult mai aproape de Capul Acelor. N-ai avut timp să-ți fabrici un «puișor»? Lui Henry i-a trebuit doar o săptămînă ca să-l facă pe al său. Bine, să zicem că tu ai fi avut nevoie de zecedouăsprezece zile ca să ți-l confecționezi, cu atît mai mult cu cît Henry s-a oferit să te ajute. Așa vasăzică, lenea pămîntului, n-ai avut timp?"

Las nasul în jos.

O tiflă tot i-aș fi putut da acestei conștiințe intransigente, căci, dacă aș fi posedat „puișorul" pliant la care mă gîndisem după ce le văzusem pe cele ale lui Henry și Bardiaux, m-aș fi repezit cu siguranță pînă la superba plajă al cărei nisip îl vedeam strălucind în soare la un sfert de milă distanță. Iar „puișorul" ar fi fost pierdut fără doar și poate, pentru că întoarcerea în bord, cu vîntul acela care se stîrnise din senin,

suflînd cu 120—130 km/h, ar fi ridicat serioase probleme. Sufla cu violența unui uragan, sub un cer perfect senin, iar stropii de spumă zburau, voalînd baza plajei. După numai zece minute acest liman atît de potolit devenise un adevărat infern cu valuri foarte scurte și nervoase. Mi se strîngea inima la gîndul că aș putea pierde lanțul și micuța mea ancoră: o ancoră de toată frumusețea care rezistase de una singură la acele fioroase atacuri ale Sud-Vestului, încastrate în portul Durban. Înfundîndu-se, pe măsură ce tracțiunea sporea, în nămolul din bazinul portului, ea n-a derapat niciodată sau cel mult cu cîțiva metri, tocmai bine ca să se înfige [illegible] mai cedeze.

[illegible] adărătnicie să derapeze, în
[illegible] ate de el, în ciuda șocu-
rile. [illegible] în lanț. Și deși am filat
toată pa[illegible] timp am sentimentul că nu
va rezista

Două a[illegible]ie, cu traversă, sînt rapid fundarisite, de[illegible] un lanț enorm. Acest sistem nu m-a lăsat [illegible]sesc net superior aruncării pe două ancore: pîn[illegible]ele derapează succesiv din pricina ambardeelor [illegible]e, de fapt, exercită tracțiune numai pe un singur lanț, făcînd ancora să derapeze, după care urmează celălalt lanț, alt derapaj și așa mai departe...

Operațiunea e terminată la timp, deoarece ancora cea mică își rupe lanțul la legătura cu parîma. Dacă aș fi posedat o parîmă mai lungă, această ancoră miraculoasă împreună cu minunatul meu lanț, atît de comode pe vreme frumoasă, ar fi putut fi salvate, filînd o lungime suficientă, ca în acest timp cele două ancore mari să apuce să prindă.

În momentul acela m-am gîndit la metoda lui Henry: carabina pe care o utilizează ca să lege ancora de lanț e întotdeauna mai subțire decît aceasta din urmă. Procedînd

astfel e sigur că, dacă ancora nu poate fi scoasă (s-a prins în niște stînci, de pildă) își poate salva măcar lanțul, în întregimea lui, pentru că dacă ceva trebuie să se rupă, aceea va fi carabina mai fragilă decît restul lanțului.

Să pierzi o ancoră nu-i deloc un lucru plăcut. Dacă însă lanțul a putut fi salvat, rămîne totuși o consolare. Cu un pic de ingeniozitate și punînd osul la treabă se mai poate fabrica o ancoră, fie la un atelier mecanic unde există o forjă, fie cu ajutorul unui prieten posesor al unui aparat de sudură autogenă. Dar ia încercați să fabricați un lanț!...

M-am gîndit atunci și la cabestanul pe care mi-ar fi plăcut să-l pot instala pe punte. El mi-ar fi permis să trag afară în timp util ancora cea mică și să pot fundarisi apoi lanțul cel mare. Dar nu le poți avea pe toate la bord. Cel puțin, nu la început, afară de cazul că rămîi îndelung pe țărm ca să te pregătești minuțios (cu riscul de a nu mai pleca niciodată!).

„Ai stat mai bine de un an la Durban și nu te-ai învrednicit să ai un cabestan?... Henry-ți-a indicat doar un mijloc simplu de a ți-l fabrica, mai ales că aveai și prieteni specialiști în sudură autogenă..."

„Tu, Conștiință, mai ține-ți gura! Acum nu-i timp de discuții!"

Într-adevăr, așa și este: pe punte mă așteaptă o muncă nebună pentru că parîma mea e pe punctul de a se rupe după ce și-a ros învelișul exterior. Tăria vîntului, devenită fantastică, nu-mi îngăduie să recuperez cu mîna cei cîțiva metri de parîmă dintre locul rosăturii și baza catargului pe care a fost înfășurată.

Una din șuvițele ei s-a și rupt aproape complet — lucrurile se petrec uneori extrem de repede — și mă și văd ieșind în larg după ce mi-am pierdut toate ancorele, toate lanțurile și o parîmă nouă...

Două minute mai tîrziu, cu ajutorul palanului scotei velei mari, demontat în mare viteză, și folosit drept bamos, parvin să recuperez cei cîțiva metri necesari. De data aceasta învelișul exterior e confecționat solid dintr-o bucată de furtun de cauciuc ranforsat care servea drept prelungitor pentru pompa mea de cală. A fost nevoie să-l despic pe lungime ca să pot introduce în el secțiunea parîmei care freca de copastia provei. Visez la cordajele din nailon utilizate de Bardiaux. Dar nailonul e atît de scump...

Noaptea trece destul de calm; vîntul a slăbit din intensitate, rafalele s-au rărit și durează mai puțin. Marea, formîndu-se dinspre plajă spre larg, a devenit aproape potolită.

A doua zi, barometrul a urcat și pe la prînz vîntul a devenit manevrabil. Așadar, la drum! Ei nu, nu chiar atît de repede. Să așteptăm ca marea să se potolească în larg. Mai cu seamă că azi am treabă pînă peste cap cu zvîntatul cabinei și uscatul lenjeriei de pat și personale pe care le-am scos, la aer, pe punte. (Furtunile astea din vest au măcar meritul de a nu înnora cerul care rămîne senin, iar atmosfera foarte uscată.)

În timp ce săvîrșesc aceste munci utile, cratițele fierb moleșit pe aragaz, iar seara îmi voi oferi un adevărat festin: orez, linte, carne de vacă din conservă cu sos de curry. E și cantitate... e chiar și calitate! O sticlă bună de vin sud-african ca să încheie praznicul și după aceea, nani!

Să fi fost auzul cel care pe la miezul nopții a venit să-i șoptească creierului cum că ar fi înțelept să ies pe punte să văd ce se întîmplă? Zgomotul mării spărgîndu-se de țărm e mult mai distinct acum: hulă dinspre sud-est, anunțînd sosirea South Easter-ului.

Barometrul începe să-şi facă de cap şi socot că cel mai prudent ...e să fiu prudent. Vîntul de vest a devenit foarte slab. Păcat, dar e mai bine să părăsesc golfuleţul acesta atît de liniştit pentru moment, dar care ar putea să se transforme într-un adevărat infern dacă, aşa cum mă tem, Sud-Estul se va declanşa brusc.

Mă căznesc mult să scot lanţul cu cele două ancore agăţate de el, şi sînt nevoit să mă opresc de cîteva ori ca să mi trag sufletul. Către unu dimineaţa, *Marie-Thérèse II* îşi părăseşte refugiul, unde tare i-ar mai fi plăcut să doarmă în pace pînă-n zori şi, regretînd parcă, lunecă leneş către largul mării, cu vîntul strius, o suflare uşoară, tot ce se mai păstrează din ultimul asalt al Vestului.

Barometrul continuă să se comporte bizar, dar mesajele radiofonice destinate vaselor care navighează în zona coastelor Africii de Sud nu menţionau ieri seară nimic special: vînt variabil şi slab între Capul Acelor şi Port Elisabeth. Aşa şi e. Numai că a fost şi hula aceea anormală din timpul nopţii.

Pe la prînz, un vînt uşor se stîrneşte dinspre est. Vela mare filată pînă în sarturi şi trinchetinul în bordul opus, fixat de tangon, îi îngăduie *Mariei-Thérèse II* să lase în urma-i o umbră de siaj.

La început de seară Black-South-Easter suflă cît îl ţin bojocii, cerul e de tăciune şi *Marie-Thérèse II* urcă şi coboară valurile, împroşcînd zgomotos spuma, pe o mare din ce în ce mai zbuciumată, cu talazuri ce se sparg anormal dacă ţinem seamă că direcţia curentului, oricît ar fi el de slab, e aceeaşi cu a vîntului, fapt care ar trebui să potolească marea. Poate că totuşi o potoleşte nitel, dar eu nu îmi dau seama...

De îndată ce marea începe să deferleze, aduc la post tangonul care întinde focul în vîntul din pupa și string trinchetinul pînă în axul navei, la baza arborelui mare. În felul acesta *Marie-Thérise II* va înainta mai încet (oh, nu pentru mult timp, deoarece vîntul continuă să se întețească), dar măcar voi evita riscul de a se rupe tangonul.

Acum trebuie să am permanent mîna pe cîrmă. Bine adăpostit în cabină, treaba asta nu pune nici o problemă, chiar dacă marea ar deferla dinspre pupa, spălînd puntea.

Postul meu de pilotaj, cu vedere circulară asupra mării, se dovedește de extremă utilitate. Afară poate să plouă, să geruiască, să vîntuie, nimic nu mă împiedică să guvernez. Pe de altă parte, ținînd timona cu ambele mîini, cu fața spre pupa, mă aflu, firește, în poziția ideală pentru a conduce nava, cînd navighez cu vîntul din pupa, pentru că pot vedea direcția valurilor prin plexiglasul ferestrelor mele. Cu capacul cabinei bine închis, la adăpost de vînt și de ploaie, mă simt împărătește, cu cafetiera susurînd pe ochiul aragazului, avînd pe punte totul în regulă ca să nu trebuiască să-mi scot nasul afară.

Deși în principiu navighez în afara rutelor obișnuite ale vapoarelor, înțelepciunea m-a povățuit să am în exterior o bună lumină de poziție. Am cumpărat la Durban o excelentă lampă tip petromax, rezistentă la ploaie și stropii de apă în ciuda temperaturii înalte a gazului de petrol arzînd în interiorul cilindrului care formează fitilul. O voi agăța, deci, cît pot mai sus, de sarturile arborelui principal, de partea opusă a velei mari. Această lumină puternică (cred că vreo 250 de lumînări) mă va pune la adăpost de un eventual abordaj, în cazul în care vapoarele ar trece în afara rutelor lor obișnuite din pricina furtunii.

Vela mare și focul sînt acum puternic iluminate și sînt vizibile din partea care maschează lampa. Cea nemascată

împrăștie lumina ei peste mare și, mai ales, peste panta valurilor orientate pe direcția mea și pe care le pot vedea limpede prin ferăstruicile mele datorită reflexiei luminii pe spumă.

După cîteva minute ajung să le apreciez înălțimea, să manevrez ca să vin cu pupa pe axul lor și să-mi reiau direcția sud-vest pentru a rămîne la distanță de Capul Acelor, pe care prefer să-l dublez la o distanță de cel puțin douăzeci de mile în larg.

Că petromaxul meu îmi va sluji ca lumină de poziție, la asta m-am gîndit. Că îmi va folosi pentru a atrage pe punte peștii zburători, odată atinsă zona alizeelor, asta am aflat-o citindu-l pe Monfreid*. S-ar putea să mă ajute și la pescuit, noaptea, pe recifurile vreuneia din insulele Pacificului, așa cum am făcut-o la Diego-Garcia. Încă nu mi-a slujit ca să muncesc noaptea pe punte, în timpul escalelor, cum i s-a întîmplat uneori lui Henry, dar așa ceva nu era exclus, chiar și în cazul meu... Dar să utilizez această lampă ca să guvernez nava avînd vîntul din pupa, pe vreme de furtună, aproape la fel de bine ca și în plină zi, la așa ceva chiar că nu m-am gîndit vreodată!

Vîntul a atins în prezent forța sa maximă și *Marie-Thérèse II* își menține neabătută capul, deviind doar cît să lase să treacă un val deferlant, ca imediat să se așeze „în plasa" lui. Ochii însă mă cam ustură; e aproape de miezul nopții.

Fără acest perfect post de pilotaj e sigur că aș fi stat de mult la capă sub vela artimon și ancora de furtună, sau mai degrabă cu ancora ordinară, molind întregul lanț și toată parîma ca să fac față mării.

---

* Scriitor francez din perioada inter- și postbelică, navigator în zona Golfului Persic și a Mării Roșii, cu o viață extrem de aventuroasă (și nu întotdeauna perfect legală), autor a multor povestiri cu caracter documentar sau autobiografic. (N.T.)

Stînd însă la căldurică și, mai cu seamă, în deplină siguranță aici în cabină, nu văd încă de ce aș face-o, cu toate că, puțin înainte de miezul nopții, am fost acoperit de un val deferlant. O bubuitură ca de tunet, dar *Marie-Thérèse II* n-a devinat nici un pic.

Incidentul acesta mi-a permis să verific o constatare pe care o mai făcusem o dată în canalul Mozambicului: în condițiile unei mări montate cu valuri din pupa este preferabil, cel puțin în cazul navei mele, să las cîrma în momentul în care un val gigant, pe punctul de a deferla, trece sub pupa. Și iată de ce:

În clipa în care valul atinge nava, el o împinge înainte cu o forță teribilă. Dacă vasul se află pe axul valului, nu-i nici o problemă, afară de cazul că e un val deferlant deosebit de serios. Dacă însă vasul face un unghi, fie el și redus, cu direcția valului, atunci el va avea tendința să se așeze de-a curmezișul, sub acțiunea a două forțe: pe de o parte, presiunea, oblică, a valului pe pupa, pe de altă parte, rezistența etravei la această presiune, ambele soldîndu-se cu mișcarea deja amorsată. Dacă valul nu este prea puternic și, mai cu seamă, dacă nu-i dă prin cap să deferleze exact în acel moment, probabil că nu se va întîmpla nimic deosebit de grav, cel mult riscul de a-ți vedea nava culcată pe un bord. Continuîndu-și drumul, valul va trece pe sub prova ei, avînd chiar tendința s-o plaseze pe direcția cea bună. Apoi, nu trebuie decît să așezi și pupa pe axul următorului val.

Ceea ce am constatat e că, dacă nava n-a revenit pe direcția valului, în momentul precis în care acesta o prinde din urmă, lucrul cel mai înțelept este să abandonezi echea. Dacă e menținută ferm în sensul în care, în mod logic, valul ar urma să acționeze asupra cîrmei, atunci valul, care are o viteză mai mare decît nava, va presa asupra safranului cîrmei și va accentua ambardeea a cărei corijare tocmai se

încerca, sporind astfel riscul ca vasul să se aşeze în travers şi să se pună în pană.

Spuneam mai sus că am făcut această constatare în Canalul Mozambicului. Ţinînd ferm timona, mi-am dat seama ce rezistenţă mare opune. M-am amuzat să repet experienţa, dar pe o mare maniabilă, cu valuri din pupa: mereu aceeaşi presiune pe safranul cîrmei în momentul în care valul atingea pupa vasului, făcîndu-l să devieze mult în sensul opus. Dimpotrivă, lăsînd timona exact în momentul în care presiunea se manifesta, am constatat că devierea aproape nu se produce, pentru că, eliberată, cîrma se supunea mării în loc de a-i rezista, jucînd fără efort de la un bord la altul, înainte de a reveni, de una singură, în axul navei...

Înaintînd cu cele şase noduri ale noastre către Capul Acelor, pe o mare foarte agitată, cu valuri deferlante din pupa, am putut să-mi dau seama de calităţile *Marici-Thérèse II*, care parcă ar fi fost înadins concepută ca să-şi vadă de drum cu hulă din pupa. Am ajuns să şi adorm la cîrmă, ce-i drept iepureşte, în doze de spiţerie.

Pupa unei nave nu este niciodată deviată de marile creste spumegînde care o asaltează la intervale neregulate; uneori, ele sosesc în serii de două, trei sau patru, alteori, izolate, minate de unul din acele coduri ale naturii rămase nedezlegate de om, şi nici chiar de vietăţi pe care le-ai crede înzestrate mai bine ca să cunoască tainele mării.

De cîte ori m-am amuzat urmărind crabii care căutau febril o frîntură de hrană smulsă nisipului prin trecerea valului, ca s-o şteargă imediat către interiorul plajei pînă la sosirea următorului talaz, distribuitor de halealâ. De regulă, rămîneau pe un aliniament nebătut de mare, aşteptînd retragerea ei. Li se întîmpla însă adesea să se înşele în socoteli

și să se trezească zbătîndu-se lamentabil în spuma unui val mai puternic decît cele precedente. Nu-l prevăzuseră pesemne...!

Oamenii litoralului au reușit, totuși, să codifice anumite reguli. Indigenii care traversează pragurile înnisipate numără: unul, al doilea, al treilea și, hei rup! vîslele se afundă cu toată forța în apă. Uneori însă apare un al patrulea val, mai puternic decît toate celelalte și asta exact cînd piroga e pe jumătate deasupra bancului. Numărătoarea nu fusese cea bună! Alteori, se numără, unul, al doilea și se așteaptă al treilea, care însă va veni mult mai tîrziu și încă în tovărășia a altor doi-trei semeni de-ai săi de același calibru.

Marie-Thérèse II pare să cunoască un piculeț secretul valurilor, conducîndu-se magnific și nelăsîndu-se deviată decît cu cîteva grade și asta numai din cînd în cînd...

Mica mea teorie elaborată în Canalul Mozambicului este în prezent pusă în practică:

Dacă o creastă de berbec, mai parșivă, se sparge exact în dosul cîrmei, las timona liberă să oscileze într-o parte și-n alta, ca după două sau trei secunde să reiau controlul asupra ei. Chiar dacă pupa e perfect pe direcția valului, cîrma tinde să oscileze stînga-dreapta, dreapta-stînga, iar eu o las în pace deoarece, în acel moment, *Marie-Thérèse II* pare să știe mult mai bine decît mine ce-i convine și ce nu.

Creasta deferlantă se despică în asemenea cazuri în două, pe o parte și pe alta a etamboului norvegian, care nu-i oferă decît o priză foarte redusă, își continuă cursa o dată cu nava, care preț de o fracțiune de secundă gonește la fel de repede ca și valul care o împinge, o poartă și-o dirijează.

Pentru a doua oară în timpul nopții un val deferlează furibund, venind din pupa și măturînd puntea dintr-un cap într-altul. O clipă mă gîndesc să iau capa.

La urma urmei, îmi spun, dacă *Marie-Thérèse II* e mediocră (ca să mă exprim politicos) atunci cînd e vorba de înaintat prin volte largi, ea se răscumpără prin calităţi nebănuite cînd are vîntul din spate. Apoi, Capul Acelor e foarte aproape şi dacă vîntul va binevoi să nu slăbească prea devreme, îl voi dubla înainte de zori. Odată depăşit Capul Acelor, poate vîntul să bată din ce parte va pofti, prea mare importanţă n-o să mai aibă, căci drumul va fi atunci vest-nord-vest şi False Bay, golf situat chiar înainte de Capul Bunei Speranţe, îmi va oferi eventual un adăpost sigur în caz de furtună.

În drum, deci, de vreme ce totul e în regulă la bord! Cu acest greement bermudian şi fără periculoasa vergă pe care am avut-o pe toate navele mele precedente, nici o problemă pe vreme rea: o singură funigă de manevrat, nu tu vergă care să se balanseze sub efectul ruliului, mai puţine riscuri de a pune în pană şi mult mai puţine emoţii pentru echipaj!

Astăzi mă cam miră faptul că am preferat atît de mult timp greementul auric. Mi-au trebuit... patru nave ca să ajung la cel bermudian la care, cu siguranţă, nu voi mai renunţa.

S-a vorbit adesea despre superioritatea velaturii aurice pentru aliuri cu vîntul dinapoia traversului. Într-un sens, e adevărat, pentru că o velatură aurică va putea fi perfect adaptată pentru vîntul de travers sau de mare larg, graţie utilizării unei scote la extremitatea vergii. La aceleaşi aliuri, o velă bermudiană se va afla fixată prea rigid pe ghiu şi nu destul în partea ei superioară, prinzînd prost vîntul şi începînd să fluture. Pentru a evita acest neajuns, ghiul trebuie strîns mai mult, ceea ce face ca vela să aibă un randament mai scăzut. Acesta este, cred, unicul dezavantaj faţă de vela aurică. În schimb, cîtă simplitate în manevrare!

Şi chiar dacă velatura bermudiană se dovedeşte mai puţin eficace decît cea aurică în cazul vîntului dinapoia traversului sau din mare larg, în cazul lungilor traversări în zona Alizeelor îi găsesc avantaje certe datorită unui arbore mai înalt, permiţînd desfăşurarea unor trinchetini gemeni cu o suprafaţă sporită. Voi mai reveni asupra acestei chestiuni.

Ochii mă dor de-a binelea. E consecinţa oboselii, a tensiunii permanente provocate de vîntul din spate, care mă obligă să veghez ca fiecare val să vină pe axul navei. Mare fericire cu postul ăsta de pilotaj care mă apără de vînt şi frig, acesta din urmă nu prea puternic, dar umed şi pătrunzător. Va trebui să născocesc un dispozitiv pentru a putea manevra din interior: la ora actuală sînt încă nevoit să ies pe punte, expunîndu-mă stropilor de spumă, ca să reglez scotele ale căror tacheţi de amarare sînt dispuşi în jurul cockpitului, ca de altfel la majoritatea velierelor. Or, asta sporeşte oboseala. S-ar putea crede despre mine că sînt un mare leneş, dar nu cumva tocmai acest dezgustător defect stă la baza progresului? Dacă omenirea n-ar fi avut şi leneşi, am fi umblat şi acum numai cu piciorul, căci nu ne-am fi gîndit nici la bicicletă, nici la automobil, iar ambarcaţiile ar fi continuat să fie propulsate cu vîsla!

Că-i vorba de navigaţia solitară sau în grup, mie unuia îmi place să evit orice oboseală inutilă. A urca pe punte altfel decît din plăcere reprezintă, cel puţin în ochii mei, un gest de prisos care îmi mănîncă din calorii şi mă expune la riscuri superflue.

Deci, nu-mi rămîne decît să inventez un alt sistem de scote. Voi reflecta la această chestiune... la prima acostare.

Fascicolul mișcător al farului Acelor rămîne, încetul cu încetul, la tribord. Un ceas mai tîrziu, el se situează cu cîteva grade în plus de la travers spre pupa. Dublat! Pieptul mi se umflă de bucurie.

O bucurie care se spulberă după numai două minute. Vîntul a slăbit sensibil, ceea ce nu prevestește nimic bun. Prin locurile acestea, dacă vîntul nu bate dinspre est, adică dacă nu-i un vînt care te poartă, atunci suflă obligatoriu dinspre vest, adică din față. Să reînceapă oare tot circul ăsta? O, Neptun, o, Eol, cînd veți înceta cu glumele voastre absurde? N-aveți alt spectacol cu care să vă desfătați decît acela al unui biet navigator solitar zbătîndu-se în bezna nopții și avînd drept unic reper fascicolul șovăitor al unui far aproape dispărut la orizont? O privire aruncată barometrului m-a făcut să înțeleg ce mă așteaptă: vînt puternic din vest. Fi-voi oare silit să refac, la capă, tot drumul care m-a adus pînă aici și să văd cum mica scăpărare a farului lunecă încetișor pe la est, incapabilă să mă ajute?

O jumătate de oră mai tîrziu, *Marie-Thérèse II* abia se mai tîrîie. Barometrul continuă să se uite urît la mine, dar cerul s-a mai limpezit, lăsînd să apară cîteva steluțe reconfortante, în vreme ce marea a devenit mai calmă și valurile nu mai defilează. Lochul indică o sută treizeci și cinci de mile parcurse de ieri de la prînz, ceea ce înseamnă o medie cochetă pentru nava mea. Dar asta ține de domeniul trecutului...

E aproape ziuă cînd vîntul își schimbă direcția, într-un suflu glacial. Abia apuc să înverghez totul și o a doua rafală, cumplit de puternică, îmi zgîlțîie întreaga navă, dîndu-i o înclinare de 30°, cu toată velatura ei strînsă.

O ploaie deasă și rece, bătînd dureros tamburina pe pielea mea goală, se abate în șuvoaie orizontale în timp ce mă lupt să string vela mare înainte ca adevăratul bal să înceapă.

Apoi, ancora trece peste bord, urmată de lanțul și parîma ei pe care am prelungit-o cu încă un odgon, ca să obțin o frînare mai bună în prova și să oblig etrava să rămînă pe direcția valurilor. Nici vorbă să ridic vela artimonului. Ar fi fost făcută ferfeniță. Cel puțin acum, la început. Să lăsăm să treacă prima izbucnire de furie a Atlanticului de Sud...

Nemaiavînd ce face pe punte, reintegrez adăpostul călduț... și umed al cabinei, ros de îngrijorare pentru că, dacă un asemenea vînt ar avea de gînd să dureze, marea se va dezlănțui împotriva sărmanei *Marie-Thérèse II* care va încasa lovituri cumplite datorită greutății sale excesive. Pînă una-alta însă, ea face admirabil față vîntului, chiar și fără vela artimonului, ceea ce e, la urma urmei, esențial. Cîrma fixată pe axul navei va avea mai puțin de suferit, deși n-aș zice că sînt pe deplin liniștit în privința ei; oricum, mă felicit în prezent că i-am redus suprafața înaintea plecării din Durban.

Intensitatea maximă a vîntului n-a durat mai mult de zece minute, răstimp în care întregul vas a fost zgîlțîit de rafalele care se succedau după scurte perioade de calm aproape perfect. Apoi, vîntul s-a instalat pentru patruzeci și opt de ore cu o tărie care nu-mi îngăduia nici să visez că aș putea ridica pînzele, cu atît mai mult cu cît marea deferla sălbatic, în vreme ce *Marie-Thérèse II* se făcea mică-mică în hăurile dintre valuri.

În ceea ce mă privește, ascultam pur și simplu muzică, în pace și tihnă, așteptînd cu urgia să binevoiască să treacă. Noroc că solida baterie a radioului meu nu mă lăsase încă: asta urma să se întîmple două zile mai tîrziu, din pricina sensibilității acestor baterii la umezeală... Data viitoare îmi propuneam s-o vîr într-o pungă de plastic, vîrîtă într-o altă pungă, ba poate chiar și-ntr-o a treia, cu o capsulă de produs deshidratant înăuntru!

În sfîrșit, am putut ridica din nou velele. Oh, nu chiar toate, doar artimonul și trinchetinul la început, apoi, după cîteva ore scurse fără incidente, și vela mare și focul.

Vîntul era încă puternic, dar maree devenise sensibil mai maniabilă. Așa cum prevăzusem, depășisem iarăși Capul Acelor, dar în direcția opusă celei dorite și fără pînze! Barometrul se stabilizase, așa că m-am apropiat, cu vîntul strîns, cam la vreo șapte-opt mile de coastă, ca apoi să virez spre larg, profitînd de cele mai mici variații ale brizei, în dorința de a cîștiga cîteva grade în vînt.

Către orele zece seara, fasciculul farului era din nou vizibil, iar către cele ale dimineții Capul Acelor era în întregime la traversul pupei, în timp ce vîntul, modificîndu-și direcția, îmi devenea favorabil, îngăduindu-mi o deplasare mult mai rapidă. Și astfel, cu toate pînzele sus, goneam spre Capul Bunei Speranțe și spre drăgălașul port ce se află în spatele acestuia... Două zile mai tîrziu, soseam la Capo Town. Uf!...

Ce năstrușnică idee să bați mările cînd nu există cuibușor mai bun pentru o navă și căpitanul ei decît un port adăpostit, cum ar fi de exemplu bazinul lui Royal-Cape Iaht-Club!...

Capitolul VI
NOUĂ LUNI DE ESCALĂ LA CAPE TOWN

În timpul lunilor de vară, Cape Town-ul este unul din cele mai minunate locuri din cîte cunosc. Cerul este aproape în permanență senin, fără un nor, aerul plăcut, uscat și saturat de miresmele vegetației pentru că, în comparație cu Durbanul, Cape Town-ul este un oraș al verdeții. Găsești aici peluze, parcuri, copaci.

Orașul este vechi la periferie și modern în centru, deși, din loc în loc, vezi și aici clădiri și monumente ce vin direct din nostalgiile primilor emigranți europeni. Este impresia cu care am revenit la bord după prima mea preumblare prin urbe cu mîinile în buzunare și nasul în vînt. Cape Town-ul părea că izvorăște din inima, mai curînd din nenumăratele inimi ale emigranților săi olandezi, contrastînd cu blocurile moderne ale Durbanului, geometrice, aliniate de-a lungul unor artere drepte, largi, trasate cu rigla și teodolitul. Durban, oraș compact, creat de o inteligență practică pentru nevoi precise; Cape Town, răsfirîndu-și clădirile de-a lungul unuia dintre cele mai frumoase țărmuri ce pot fi văzute, veritabilă Coastă de Azur, dar mai în grandios, a Atlanticului de Sud.

Vizită la consulul Franței, al cărui birou se află la etajul șapte al unui bloc cochet. Domnul Cansou este un personaj încîntător, tînăr și, în plus, marinar. Ne simpatizăm de la prima vedere și trăncănim despre ambarcații, călătorii, țări. Cunoaște America de Sud, unde a stat de cîteva ori, și-mi im-

părtășește impresiile sale despre această zonă care m-a atras întotdeauna.

Curînd, conversația abordează prezentul. „Ah, căutați de lucru? E chiar aici, un etaj mai sus, o societate franceză care s-ar putea să vă intereseze. Se ocupă de faianță."

Iau notă, hotărît să văd despre ce-i vorba... Dar nu pe loc și pe dată! Vacanța nu s-a terminat încă. Să ne acordăm o săptămînă, două, ca să apucăm să cheltuim cele patruzeci de lire sterline pe care le am în buzunar. În primul rînd, firește, pentru *Marie-Thérèse II*.

Pe la sfîrșitul după-amiezii, revin la club. E plin ochi în-truchit. În țările britanice, oamenii au înțeles că munca e excelentă pentru sănătate, dar nici nu trebuie exagerat și ea să fie continuată și după apusul soarelui. Aici lucrul se termină la orele 16, uneori 16,30, ca apoi fiecare să-și vadă de ale lui.

La club, toată lumea vorbește, gîndește și acționează marinărește. Aflu de la unul din noii mei prieteni de accidentul lui Rex King, dezarborat în largul lui East London, unde se află și acum, terminîndu-și reparațiile. Echipajul l-a părăsit, unul din membri suferind de rău de mare, celălalt nevoind să-l părăsească pe primul, al cărui tutore se pare că este.

Îmi spune că a primit, prin intermediul unui amic din Port Elisabeth, vești despre Henry. După escala de la East London, *Wanda* ar fi fost răsturnată de un val deferlant, dar se pare fără stricăciuni (abia aștept să-l aud pe Henry povestindu-mi cum a fost!), și a părăsit de curînd Port Elisabeth îndreptîndu-se către Cape Town.

Pățaniile se succed — whisky-ul e ieftin în Africa de Sud — iar eu încep să văd viața în roz... La urma urmei, e permis, nu-i așa?

Un alt prieten (nu-s decît prieteni în acest club simpatic) îmi dă o adresă unde mi-aș putea procura o ancoră cu trei

brate formidabilă: „Repede-te încă de mîine, e o ocazie unică, dacă mai există acolo, o iei pe nimica toată".

Spăl binișor putina în ciuda amicilor care insistă să mai luăm *the last one*, dar îmi ajunge cîte din aceste „ultimo" pahărele am înghițit în seara asta.

Un alt amic îmi împrumută „puișorul" lui. „Îl poți ține o lună întreagă fiindcă eu plec în vacanță. Între timp, apuci să ți-l construiești pe al tău. De altfel, există o grămadă sub hangar, abandonate de stăpînii lor. În legătura cu secretarul clubului, îți va împrumuta cu siguranță unul pe care să-l dregi provizoriu."

Revin la bord, fericit și debordînd de tandrețe pentru toți acești prieteni minunați atît de amabili față de noul lor coreligionar aflat în trecere. Amabilitatea lor, după acest prim contact frățesc, nu s-a modificat niciodată în decursul lunilor petrecute printre ei, nu s-a dezmințit niciodată. La Cape Town se poate vorbi de o reală înfrățire între marinarii sedentari și păsările călătoare. Singura deosebire între aceste două specii e că una are un port de domiciliu, iar cealaltă, nu...

În acea noapte am dormit cu adevărat, fără ruliu, fără balans, fără cel mai mic zgomot. Pacea unui port liniștit, unde nava și skipperul ei se pot odihni în liniște, fără mustrări de cuget, și se pot trezi cînd poftesc.

Cuminte, am întors totuși soneria ceasului meu deșteptător, căci, să lăsăm gluma, ancora aceea îmi trebuie, iar *Marie-Thérèse II* nu-mi va ierta lenea care ar priva-o de prețioasa bijuterie... Apoi însă mă voi întoarce în cabina mea și voi rămîne să trîndăvesc timp de... 24 de ore încheiate. De acord, *Marie-Thérèse II?* Ah, dacă navele ar putea vorbi, ea mi-ar răspunde probabil că n-ar fi nici prima... și nici ultima oară cînd o fac.

A doua zi m-am pornit să văd ce-i cu ancora aia. Mă aștepta și tîrgul a fost încheiat pentru modica sumă de 5 lire sterline. Pentru o sumă la fel de ridicolă am achiziționat și 20 de brațe de lanț galvanizat de 8 m/m, de o calitate superioară. Ancorarea nu mai era o problemă.

Somnul îmi trecuse, așa că am hotărît să rezolv și chestiunea hîrtogăraici. Vizită la Căpitănia portului, la Vamă și la Serviciul de Imigrare. Peste tot numai zîmbete, vorbe drăguțe, foarte puține fișe de completat și turneul meu s-a desfășurat rapid și fără tîrguieli: „Documentele mele sînt în regulă, ale dumneavoastră așijderi, hai să ne despărțim prieteni!"

Am profitat de ziua următoare ca să curăț, să spăl și să aerisesc interiorul cabinei. Velele au fost zvîntate, chituite în postul-prova, și serviciul din port a început: găleți cu apă de mare zvîrlite pe punte și peste ruf, altele în fiecare dimineață peste caronă, totul ca să evit putregaiul, oricînd de temut în cazul șederilor prelungite într-un port.

În afară de astea, lenevoam în voie, așteptîndu-l pe Henry, a cărui întîrziere începea să mă neliniștească, deși refuzam așa ceva (cînd ne-am văzut, mi-a mărturisit că și el s-a simțit plin de îngrijorare în ceea ce mă privește atunci cînd am dublat Capul).

Week-end-ul din acea săptămînă l-am petrecut departe de Cape Town și de nava mea, la noii mei prieteni francezi, Etienne Droulez și soția sa. Locuiau la Worcester, la vreo sută de kilometri de Cape Town. Orășelul era construit pe marginea unui mare lac și acolo aveam să înțeleg, pentru prima oară, dragostea nutrită de atîția concurenți ai regatelor pentru micile lor ambarcațiii.

Pînă atunci, aceste micuțe ambarcațiii de concurs pe care le putem admira evoluînd atît de grațios pe suprafața golfu-

rilor sau în rada porturilor nu mi se păreau demne de fervoarea excesivă prodigată de proprietarii lor. Nu mă puteam împiedica să-i privesc pe aceştia din urmă ca pe nişte marinari fanfaroni de apă dulce.

Da, asta până-n ziua când m-am pomenit, cu muşchii şi toţi nervii făcuţi strună, pe punţea unui *Flying Dutchman**, gonind cu zece la douăsprezece noduri pe suprafaţa lacului de la Worcester. Dacă spun „suprafaţă", o fac mai mult din obişnuinţă, deoarece era tot atâta apă peste navă cât era şi sub ea.

Sfinte Sisoe! nu era deloc un marinar de apă dulce amicul lui Etienne, cel care-mi oferise un loc de coechipier, cu condiţia să fiu cuminte, ascultător şi să n-adorm de-a-n picioarele! Nici unul din simţurile omului nu-i de prisos pe aceste mici veliere rapide şi impetuoase ca să câştigi cursa, mai cu seamă dacă vântul îşi arată când de când colţii! A lua terţarole? Nici pomeneală! Şi deşi unii aşi ai regatelor sînt de altă părere, tot şiculeţul e să guvernezi cu întreaga velatură în vânt.

Coechipierii nu sînt nici ei simpli pasageri. Ei reprezintă lestul mobil — aş zice chiar foarte mobil —, fără să mai vorbim de rapiditatea mişcărilor şi siguranţa ochiului de care trebuie să dea dovadă ca să manevreze mai repede decât echipajul navei concurente.

Mi s-a întâmplat nu o dată să asist, de la oarecare distanţă, la furtunoasele reuniuni de după câte o regată desfăşurată în loc închis, ascultând, cu o ureche amuzată şi buzele strânse într-un zâmbet condescendent, discuţiile pasionate despre traseul parcurs, despre gearmandura depăşită razant, despre volta suplimentară, fatală dacă ar fi fost făcută, despre scota

* „Olandezul Zburător" (denumirea izvorăşte dintr-o veche legendă marinărească), tip standard de cuter, folosit mai ales pentru competiţii. (N.T.)

focului de care depindea victoria și pe care un coechipier tembel a lăsat-o să-i scape din mînă, compromițînd totul...

O, marinari de apă dulce, gîndeam eu pe-atunci, cînd veți înceta să luați troacele voastre drept nave și să vorbiți de mare fîțîindu-vă prin golfurile voastre bine adăpostite?!?

După ora petrecută pe lac, am înțeles însă!... Am înțeles, în primul rînd, că nu-i vorba de „troace", ci de niște pursînge miraculoși, rasați, nervoși, iuți, ascultînd de degetul mic, dar gata să te expedieze cu fundul în apă, într-o clipită, la cea mai mică eroare. Un velior de cîteva tone te iartă adesea. Astea mici, niciodată!

O seară liniștită împreună cu noii mei prieteni Droulez și adorabila lor micuță Nicole, de patru anișori, ajunge să mă transforme din nou în pămîntean, fericit să simt țărîna sub picioare, departe de orice proiect de plecare pe mare. A doua zi, după o dimineață de trîndăveală, ne regăsim, Etienne și cu mine, cu paletele în mînă, în fața unei mese de ping-pong. O constatare amuzantă: după ce ani de zile nu m-am atins de o paletă, descopăr că am rămas același jucător, nici mai bun, nici mai rău.

După-amiază, plimbare cu mașina, iar a doua zi, întoarcere la Cape Town. De-a lungul drumului, munți stîncoși și văi cu viță de vie. Sigur, munții aceștia, numai piatră, pot degaja un anumit farmec, deși, în ceea ce mă privește, prefer împrejurimile înverzite ale Cape Town-ului și litoralul său, concurînd cu Coasta-noastră de Azur, dar într-o variantă mai sălbatică și mai puțin populată.

O regăsesc pe *Marie-Thérèse II* așa cum am lăsat-o. Dacă i-aș fi pus prelata, ar fi semănat cu un copilaș dormind sub o pătură. Ambarcațiile clubului n-au prelate, dar adesea sînt acoperite cu o plasă, pentru ca păsările de mare să nu-și

facă din punțile lor o reședință permanentă. Aproape toate catargele au în vîrf o țepușă metalică: nu sînt paratrăznete, ci paracormorani...

Într-o dimineață, în timp ce-mi luam micul dejun la măsuța din bucătărie, așezată chiar sub capacul cabinei, pleosc! ceva mic și alb, ba pardon, ceva mare și alb pică la un centimetru de farfuria mea cu porridge: în vîrful arborelui artimon, un zdrahon de cormoran negru era foarte ocupat să-și pigulească penele...

Trag cu praștia în el, dar nu-mi pică în oala sub presiune, cel puțin nu de data asta, pentru că afurisitele astea de păsări sînt atît de robuste încît o simplă pietricică nu le impresionează deloc. Ar fi trebuit să folosesc drept proiectil o piuliță mai zdravănă. Dar o lăsăm pentru data viitoare!

Henry sosește la vreo zece zile după intrarea mea în port. A fost într-adevăr răsturnat de un val deferlant pe cînd se afla la capă, înainte de a ajunge la East London, dar singura stricăciune la bord a fost ghiul trinchetinului. Trebuie să adaug că, pentru a strica ceva pe *Wanda*, e nevoie de forță, nu glumă, mai ales că această navă, cu balans foarte mare, are tendința să primească valul, nu să-i reziste, opunînd forței suplețea.

Însă după ce a ieșit din Port Elisabeth și a vrut să treacă prin larg, departe de țărm de teama unei furtuni care l-ar fi putut împinge spre coastă, a constatat că busola îi furnizează niște indicații cu totul aiurite, cu variații depășind nouăzeci de grade. Acest fenomen, căruia nu-i găsea nici o explicație, l-a stînjenit enorm în cursul ultimei sale etape.

Lumina s-a făcut abia tîrziu de tot, cînd era gata să părăsească Cape Town-ul: în timpul răsturnării, un bulon cît toate zilele s-a proptit în imediata vecinătate a busolei. Hen-

ry a descoperit vinovatul demontînd-o pe aceasta din urmă ca să ia măsurile casetei în care era adăpostită. So apucase de treaba asta în vederea achiziționării unei noi busole...

La fel ca și mine, Henry avea nevoie de o slujbă înainte de a putea spera să-și continue călătoria ca să vadă ce se petrece de partea cealaltă a „bălții cu scrumbii".

Formam în prezent o echipă solidă și odată, după cină, am dezbătut cu toată seriozitatea planurile noastre de viitor.

Henry îl avea pe al său: „Rămîn doi ani la Cape Town, string niște bișțari buni și, la drum!" Eu începeam să urlu: „Doi ani într-unul și același tîrg! păi, bătrîne, o să putreziți și tu și vasul tău! Doi ani e timp, nu glumă. În doi ani poate foarte bine izbucni un război care să ne expedieze, cu o beretă cu pampon roșu pe cap, pe un crucișător, o navă de escortă sau, de ce nu, chiar și pe un submarin, undeva în Atlanticul de Nord. Dacă e pe așa, mai bine militar în Pacific, măcar acolo nu-i atît de frig. Nu-i așa?"

— Da, dar ce te faci cu paralele? Fără parale o feștelim rău de tot chiar și-n Polinezia noastră franceză.

— Just, dar am putea să muncim șapte-opt luni aici, în Cape Town, să facem un plin complet de provizii pentru doi ani, să îmbarcăm vopseaua noastră submarină și tot greomentul de rezervă pentru o durată considerabilă de timp, și să plecăm după aceea chiar și cu bani puțini. Imposibil să nu găsim ceva de lucru în Venezuela sau în vreunul din statele Americii Centrale și să nu ne punem finanțele pe linia de plutire înainte de porni spre Pacific în căutarea colțișorului ideal.

De altfel, poate nici n-ar fi necesar să ajungem în Pacific pentru a găsi acel colțișor ideal: ie o hartă generală a Atlan-

ticului și privește: ai aici Antilele unde s-ar putea să dăm peste locșorul visat. La o azvîrlitură de băț e Venezuela, sau America de Nord, unde am putea merge să muncim cînd dăm de fundul sacului. Ceva mai departe e Anglia pentru tine și Franța pentru mine, care ar putea fi și ele surse posibile, la dus folosind vîntul dinspre vest spre nord, iar la întoarcerea în Antile, alizeul de nord-est.

La urma urmei, ar putea fi și asta o soluție...

Discuția s-a prelungit pînă noaptea tîrziu și tot atunci am abordat și o altă posibilitate de subzistență: un aparat de filmat ne-ar putea permite să facem niște filme interesante care, proiectate în timpul escalelor, la reuniunile iahtmanilor, near îngădui să trăim, modest ce-i drept, dar într-un chip interesant și plăcut. E păcat, zic eu, că această idee, aruncată atunci așa, într-o doară, nu ne-a reținut ceva mai mult atenția, pentru că acum, o dată cu trecerea timpului, îmi dau seama că, probabil, soluția pe care o căutam împreună se găsea mai curînd aici decît în evasi-imposibilul vis legat de Antile.

Finalmente, Henry s-a raliat la ideea mea: să facem la Cape Town plinul de provizii și piese de rezervă și peste șase-opt luni să luăm drumul Antilelor.

Să îmbarci provizii pentru doi ani la bordul unui mic velier pare o utopie, dar firește, noi nu aveam în vedere pîinea sau ceapa; era vorba de alimente de bază ca orezul, conserve de carne, pește și legume, lapte condensat, cafea, porridge, produse care, dacă ai grijă, pot fi îndelung păstrate.

Conservarea celor în cutii metalice nu prezenta nici o dificultate. Orezul însă, mai ales, pune o problemă destul de delicată: prinde mucegai din pricina umidității și place enorm gărgărițelor.

În cursul precedentelor mele călătorii am adoptat întotdeauna sistemul chinezesc de conservare: o bucată bună de

mangal ca să absoarbă umiditatea, iar împotriva gărgărițelor, straturi succesive de cenușă de mangal. Cenușa e însă incomodă pentru că orezul trebuie spălat în multe ape înainte de a putea fi gătit.

Cînd mai eram pe insula Mauritius, Bardiaux mi-a vorbit de un produs chimic pe care-l utiliza ca să-și protejeze orezul de gărgărițe. Vărsa lichidul respectiv într-o eprubetă sau un flaconaș fără dop și-l lăsa cinci-zece minute în cutia acoperită, conținînd orezul. Lichidul, extrem de volatil, degaja vapori care distrugeau gărgărițele sau eventualele ouă ale acestora; după aceea nu-i rămînea decît să scoată flaconul și să astupe bine cutia.

Henry utilizase același produs (am uitat cum îi spune, dar un farmacist... sau un brutar știu cu siguranță), turnînd o linguriță de lichid direct peste orezul sau lintea din cutii. „Poți face la fel fără grijă, mi-a spus el, uite, sînt șase luni de cînd tot mănînc din ele și n-am avut o dată stomacul deranjat".

Prin urmare, produsul chimic împotriva gărgărițelor, o bucată de mangal bine uscat împotriva umidității, și problema conservării orezului va fi rezolvată. Știu, pentru că după doi ani am consumat niște orez îmbarcat pe *Snark* timp de opt luni, apoi pe *Marie-Thérèse* alte șase (conservat după metoda chinezească, cenușă și mangal), ținut în cutii de tablă galvanizată de 20 l, închise ermetic, dar nu sudate. Era foarte bun... doar că păstra un ușor miros de cenușă.

Cît privește celelalte produse de bază, ca uleiul de gătit, conservele, porridge-ul în cutii metalice, laptele condensat și îndulcit, laptele praf, zahărul, păstrarea lor poate fi practic infinită dacă s-a avut grijă să se ungă cu vaselină cele două capace circulare ale cutiei, sau și mai bine, să fie date cu ceară topită de lumînare.

Era timpul să-mi caut de lucru. Banii mei de buzunar se topiseră la iuțeală; cei ai lui Henry n-avuseseră nevoie să se topească aici: escala de la Port Elisabeth se însărcinase cu asta.

În cazul lui Henry, lucrurile s-au rezolvat rapid: chiar a doua zi după sosirea lui, niște claxoane repetate m-au extras din cabină. Pe dig era un domn care gesticula cum că ar vrea să stea de vorbă cu mine. Citise reportajul în care era relatată ultima traversare a *Marici-Thérèse II* și erau menționate activitățile mele de marangoz pe durata escalei la Durban.

— Sînt proprietarul unui atelier de tîmplărie și am primit o comandă interesantă: un client ar vrea să-mi încredințeze construirea unei ambarcații cu motor, din placaj, dar cu unul nu mă pricep deloc. Întrucît sînteți marangoz (în sinea mea am zîmbit, închipuindu-mi ce mutră ar face bravul Peter dacă ar asista la scenă) și întrucît căutați de lucru — așa cel puțin spune ziarul — nu v-ar tenta să preluați comanda?

Iarăși marangoz?... M-am gîndit și la recomandarea pe care mi-a făcut-o Peter cînd m-am dus să-i string mîna înainte de a părăsi Durbanul:

— Bătrîne, ai de gînd să te oprești și să-ți cauți de lucru la Cape Town? Dă-mi voie să fac o mică punere la punct: aici la Durban marangozi „gata făcuți" practic nu există. Am fost deci obligați să angajăm ce-a dat Dumnezeu și să încercăm să-i calificăm. La Cape Town, însă, marangozi sînt pe toate drumurile. Nici vorbă să-ți încerci norocul pe un șantier naval, zbori de acolo în două zile. Caută-ți altceva!

Peter avusese dreptate. Cîteva vizite pe care le-am făcut în port mi-au deschis ochii: la Cape Town, marangozii se pricepeau să muncească repede, bine, precis. E o deosebire ca de la cer la pămînt între amatorul capabil, avînd timp

din belșug să-și construiască singur vasul, și muncitorul specialist care îngăduie unui șantier să lupte împotriva concurenței prin menținerea prețurilor la nivelul cel mai scăzut grație vitezei și preciziei muncii prestate.

Pe de altă parte, nu mă încînta deloc ideea de a face tot ce-am făcut și înainte. Mă pricep să călăfătuiesc, ce-i drept destul de încet, dar bine. De asemeni, în timpul șederii mele la Durban am învățat multe lucruri utile în legătură cu repararea și construirea navelor din lemn. Cît știam îmi era de ajuns, pentru că una din trăsăturile mele de caracter a fost aceea de a evita întotdeauna specializarea, preferîndu-i dobîndirea capacității de a mă descurca în domenii cît mai diverse.

Așa stînd lucrurile, nu-mi surîdea deloc perspectiva de a-mi vîri grumazul în același jug. Preferam să caut altceva, chit că riscam să pățesc ce a pățit barza din fabulă....

În schimb, Henry avea să fie cu siguranță interesat. Cîteva pietricele lansate pe punte au scos la iveală capul lui bărbos.

— E de lucru pentru tine. Vino să-ți vezi noul patron.

Afacerea s-a încheiat pe loc, Henry urmînd să-și înceapă munca de a doua zi pe șantierul care se găsea la cincisprezece minute de mers cu trenul de oraș.

Era timpul să mă apuc și eu de ceva, fapt pentru care m-am dus la domnul Pierre Cholet, directorul firmei „Brackenware Ltd.", despre care îmi vorbise consulul Franței.

Acest politehnician, îndrăgostit de navigația cu pînze și care posedase cîteva ambarcații, m-a primit cu cea mai mare bunăvoință. I-am expus cît se poate de cinstit intenția mea de a rămîne la Cape Town șase-opt luni ca să mă pot echipa cum trebuie pentru următoarea mea călătorie.

— De lucru? Da, s-ar găsi eventual ceva. Vă convine să fiți mecanic de întreținere? În plus, ar trebui să fiți și oleacă dul-

gher, pentru că în întreprinderea *mea*, întregul personal afectat la întreținerea uzinei pune serios mîna la treabă, fie că-i vorba de șeful de atelier sau de ultima calfă.

Și, dacă este dispus să mă angajeze, va trebui, la rîndu-mi, să trag tare, la fel ca toată lumea.

Oferta lui e prea onestă, prea plină de gentilețe și înțelegere ca să îndrăznesc să-l trag pe sfoară. Îi mărturisesc deci că n-am fost niciodată mecanic, că n-am șuruhărit niciodată într-un motor și că nu m-a atras niciodată această masă de metal animată de mișcări precise, prestabilite, calculate în cele mai mici amănunte...

— Dar nu-i deloc vorba de așa ceva! Motoarele pe care le folosim sînt electrice. O singură persoană din uzină are voie să umble la ele. Tot restul sînt ansambluri mecanice banale, simplu de înțeles și de reparat. Chiar și negrii veniți direct din satele lor devin ajutoare utile și eficace. Veți pricepe în foarte scurt timp funcționarea acestor mașini și veți fi capabil să-i secondați pe șeful serviciului de întreținere, francez la fel ca majoritatea personalului de conducere.

Bateau palma pe loc. În afara tuturor acelor lucruri foarte utile pe care le voi învăța, mă gîndesc și la atelierul de scularie, cu echipamentul său complet, și la posibilitățile pe care mi le va oferi de a face nițică „manoperă personală" în orele libere sau în timpul week-end-ului, treabă pentru care voi căpăta probabil permisiunea dacă dau dovadă de sîrg în *munca mea*. Călcasem eu dreptul încă o dată.

Seara ne-a găsit, pe Henry și pe mine, reuniți în cabina *Wandei*. A fost încîntat de vestea cea bună; în ceea ce-l privea, munca era interesantă, dar n-avea să dureze mai mult de trei luni: era vorba de o ambarcație lesne de construit, de tipul cu gurnă proeminentă, cu coaste de formă unghiulară și bordajul neted, o muncă simplă și rapidă.

— Oricare dulgher ar fi putut executa planul ăsta, mi-a spus el, așa că nu pricep de ce au venit după mine. În orice caz, e o treabă de trei luni, poate chiar două. După aceea, va trebui să-mi caut altceva. Iar tu, încearcă să nu fii dat afară, pentru că, după penturile vîndute de camarazii de atelier, la Cape Town slujbele nu te așteaptă la fiece colț de stradă.

Nici vorbă de așa ceva, fiindcă munca pe care am început-o de a doua zi m-a pasionat pe dată. În plus, adaptarea s-ar putea să fie rapidă datorită cunoștințelor de ajustor pe care le-am dobîndit în Indochina, la vîrsta de 16 ani, cînd taicămeu m-a dat timp de cîteva luni la o școală de meserii cu următorul comentariu plin de înțelepciune:

„De vreme ce nu vrei să muncești cu creierul (iarăși fusesem eliminat din liceu)..., proa bine, ia gustă mătăluță dintr-o meserie manuală! Poate că asta o să te facă să reflectezi și o să-ți vină mințile la cap".

Într-adevăr, de reflectat am reflectat, dar mi-a prins și foarte bine în viitor, pentru că fără să fiu atras în mod special de șurubăreală, mi-am format mîna într-o serie de activități practice.

Dubois, șeful meu, mi-a devenit imediat un camarad și un prieten. Se interesa de munca mea, iar eu... încercam s-o fac cît mai bine. M-a atras îndeosebi sudura și după cîteva săptămîni mă descurcam suficient de bine ca să-mi încredințeze lucrări din ce în ce mai serioase.

În afară de sudura autogenă și electrică, pe care trebuia să le deprind foarte serios, munca mea de ajutor de mecanic de întreținere era relativ simplă, la îndemîna oricui binevoia să se gîndească puțin înainte de a trece la acțiune. În plus, Dubois veghea neîncetat, cunoștea pe degete fiecare piesă din această uzină pe care o montase de la începutul începuturilor împreună cu restul personalului de bază, venit, după o selecție riguroasă, din Metropolă: toți acești oameni

s-au dovedit a fi niște prieteni deosebiți, ajutîndu-mă cu multă bunăvoință să asimilez cît mai repede cu putință principalele noțiuni ale noii mele meserii.

Luna următoare, Dubois urma să plece pentru patru luni în concediu în Franța și responsabilitatea echipei de întreținere urma să-i revină domnului Barlé, electricianul-șef.

Barlé era de departe cel mai vîrstnic dintre noi. Iugoslav de origine, își părăsise țara după război și, după cîțiva ani petrecuți în Franța, se instalase în Africa de Sud.

Remarcînd predilecția mea pentru sudură, Barlé m-a luat în mînă, serios, așa cum știu s-o facă anumiți profesori. Întrucît sudura mă interesa, și întrucît el o stăpînea perfect, și-a pus în gînd să mă învețe cum trebuie meserie. Acestui prieten datorez, în mare parte, acele o mie și unu de mici trucuri atît de prețioase cuiva care e obligat să se descurce de unul singur, fără mari cheltuieli, fabricîndu-și personal obiectele de care are nevoie sau efectuînd cu propria-i mînă reparațiile necesare.

Într-un cuvînt, găsisem locul ideal de muncă. Un singur inconvenient: uzina era departe de Cape Town. Trebuia să mă scol devreme, să-mi pregătesc la iuțeală micul dejun, să sar în „puișor" și să prind trenul care, în patruzeci de minute, mă aducea la întreprindere. Mă întorceam destul de tîrziu și nici vorbă să mai lucrez ceva pentru mine în timpul săptămînii. Operațiunile de întreținere a navei le puteam face doar în timpul week-end-urilor, dar datorită amabilității patronilor care mi-au îngăduit accesul în atelier sîmbăta și duminica, „porțiile" erau duble.

Prima mea îndeletnicire a fost aceea de a-mi confecționa o ambarcațiune anexă. A fost terminată în două zile, fără nici un plan, după același sistem ca cel practicat cînd am construit-o pe *Marie-Thérèse II*.

O grindă paralelipipedică de lemn, lungă de doi metri și groasă de cinci centimetri, a fost așezată pe jos, în atelierul pustiu. Alte două bucăți de lemn, avînd aceeași secțiune, au fost fixate de ea, fiecare la o extremitate. Acestea urmau să fie etrava și etamboul. Unghiul pe care-l făceau cu chila a fost apreciat „la ochi", cam 45° pentru etravă și 35° pentru etambou. Coastele au fost și ele trasate și decupate după același principiu empiric, apoi potrivite pe chilă și fixate cu holșuruburi, formînd șarpanta cocii.

La terminare, totul a fost demontat și transformat într-un colet, nu din cale-afară de incomod, pe care seara l-am adus cu trenul acasă. În douăsprezece ore de muncă terminasem șarpanta, acum îmi rămînea doar s-o acopăr cu pînză.

Am utilizat în acest scop vechea velă aurică a artimonului și duminică seara totul era terminat. Henry a cam clătinat din cap:

— Nu ți se pare că te-ai cam pripit și-ai cam rasolit treaba?

— Ei, da, nițeluș... dar esențialul e că plutește.

— Plutește, plutește, însă cînd n-are pe nimeni înăuntru comedia asta a ta stă într-o rînă!

Avea perfectă dreptate: decupasem fila de mijloc prea în V, și „puișorul" meu era atît de ușor (cîntărea 10 kg și-l puteam ține cu un singur braț, ca pe o bicicletă), încît plutea efectiv pe o parte atunci cînd nu-l afunda nici o greutate... Dimpotrivă, cu mine înăuntru, puteam vîsli în picioare, într-atît era de stabil; ducea cu ușurință două persoane pe valuri mici, și trei cînd apa din radă era oglindă. Aveam nevoie de o jumătate de oră ca să-l montez ori să-l demontez, ceea ce era cam mult, în schimb faptul că nu cîntărea mai nimic îmi permitea să-l transport fără efort. Scos pe mal sau adus pe punte trebuia însă legat zdravăn pentru că era de ajuns un vînt moderat ca să-l miște din loc, iar o rafală l-ar fi făcut să zboare!

Un alt inconvenient: acest „puișor" era mult prea ușurel ca să-l pot folosi fără riscuri în ziua în care voi dori să fundariseșc o ancoră la o oarecare depărtare de navă. Va trebui atunci să încarc în el ancora și lanțul ei, legate printr-o parîmă lungă de vas, să ajung la locul dorit, iar acolo să răstorn bărcuța cu ancoră cu tot, operînd rapid și sigur ca să nu mă trezesc că se duce și ea la fund odată cu lanțul.

Ideea asta l-a făcut pe Henry să se strîmbe de rîs: „În fond, ți-au trebuit numai două zile ca să fabrici drăcia asta, dac-o pierzi, atîta pagubă, *bloody Frenchman**."

O săptămînă mai tîrziu, Henry se apuca să-și facă noul său „puișor", care avea să-l înlocuiască pe cel pe care-l avea de cînd *Wanda* fusese lansată la apă, de acum prea vechi, mai ales după ce îl luase o dată curentul și jucase o noapte întreagă pe stîncile cheiului, înțesate de scoici ascuțite. Jumătate din fundul lui de pînză rămăsese agățat printre ele.

Noul „puișor" al lui Henry urma să fie tot pliant și ca cel vechi, constituit dintr-un fund din pînză de prelată prins de o chilă și întins pe un bordaj din placaj, foarte subțire, astfel încît la montare să capete forma dorită, iar la demontare să se aplatizeze perfect ca să poată fi depozitat pe punte, iar în cazul unei traversări, în interiorul cabinei, la mare îngrămădeală.

Spațios și stabil, se monta în treizeci de secunde, ducea pe mare liniștită trei persoane, și, mai ales, era util în operațiunile de amarare, dacă era nevoie ca ancora să fie fundarisită mai departe: pupa sa largă, din placaj, permitea ca lanțul ancorei să fie filat fără riscul ca bărcuța să se răsucească în jurul propriei axe. Cu un derivor mobil fixat într-un bord, după modelul olandez, strîngea bine vîntul pentru o ambarcațiune atît de mică.

---

* Francuz afurisit (în engleză în textul original). (N.T.)

În vremea asta eu mă ocupam cu fabricarea rezervoarelor mele de apă, din tablă galvanizată, pe care le lucram în atelierul uzinei. Cu această ocazie, am ajuns la o constatare: oricine poate să facă singur niște lucruri pe care, pînă atunci, le credea rezervate doar specialiștilor.

Inițial mă informasem cam cît m-ar costa cele două rezervoare pentru apă și unul pentru gaz, acesta din urmă prevăzut cu un robinet. Meșterul căruia mă adresasem mi-a spus să trec a doua zi pe la el, deoarece avea nevoie de timp ca să calculeze prețul tablei, timpul necesar efectuării lucrării, cantitatea de cositor trebuincioasă lipiturilor etc... etc... Într-un cuvînt, figura clasică a „specialistului" care a dat peste un fazan bun de jumulit.

A doua zi, am aflat și prețul: cincizeci de lire sterline pentru cele trei rezervoare, inclusiv robinetul. În marea sa generozitate, avea să-mi sudeze gratuit și cîteva corniere în locurile prevăzute pentru fixarea rezervelor de osatura navei.

Cincizeci de lire sterline...

E drept, la Durban mi se ceruseră șaizeci și cinci! Eram pe punctul de a accepta, dar voiam să consult în prealabil un prieten, pe Henry firește, în legătură cu tipul de tablă ce urma a fi folosită.

Conversația a fost furtunoasă, dar scurtă. Cînd i-am spus că vreau să cer unui specialist să-mi facă rezervoarele, Henry s-a pus pe urlat:

— Un specialist? pentru chestii atît de simple și noi sîntem specialiști! Dacă ești capabil să faci o cutie din carton folosind pentru asta o pereche de foarfece și niște clei, nu văd de ce nu ți-ai face singur rezervoarele. Ca și în cazul cutiei din carton, decupezi, îndoi și lipești, dar nu cu clei, ci cu cositor de astă dată.

„De altfel, vom face operațiunea chiar acum: privește!

Vezi cît o de simplu: iei măsurile, le trasezi pe tablă cu un vîrf ascuțit sau, și mai bine, cu un simplu creion, tai ce depășește, îndoi (sigur, aici e nevoie de-o menghină), pe urmă fixezi totul cu cîteva șuruburi". Cutia de carton începea să prindă formă...

„Acum nu-ți mai rămîne decît să trasezi și să decupezi cele două funduri. Așezi cutia în picioare peste tabla care ți-a rămas și marchezi conturul vîrînd mîna în interiorul ei, deci la baza paralelipipedului. Simplu, nu? Faci aceeași operațiune și pentru celălalt fund și decupezi cele două dreptunghiuri la doi centimetri de semnul creionului ca să poți îndoi apoi marginile. Alte cîteva șuruburi ca să-ți mențină totul fix, după care o lampă cu benzină, cîteva batoane de cositor și treaba-i gata."

Cutia din carton e acum terminată. Într-adevăr, e simplu. „În plus, îmi spune Henry, gîndește-te că, făcut de propria-ți mînă, rezervorul va fi mult mai solid decît cel confecționat de specialistul tău care se va zgîrci la cositor pentru că acesta costă scump. Îl va folosi la minimum, fără să se gîndească la balansul navei care va proiecta apa în pereții rezervorului, făcînd ca mai devreme sau mai tîrziu sudura să cedeze.

Cît privește lipitul cu cositor, înțeleg că acolo, la uzină, n-ai făcut niciodată așa ceva. Bun, la primul rezervor te ajut eu, e mai bine să procedăm așa pentru început. Ai să vezi cît e de simplu cu o lampă de benzină, niște apă tare pentru docapat și batoanele de cositor. N-avem nevoie de letcon, detest scula asta concepută pentru operațiuni mărunte și pe care mulți meseriași o folosesc pentru că permite economisirea cositorului în detrimentul trăiniciei lucrării.

După ce-ai să termini totul, vei constata două chestii importante: prima, că ai învățat să fabrici singur un rezervor din tablă; a doua, că toată treaba te-a costat doar vreo zece lire în loc de cincizeci cît îți cerea hiena aia. Ca să nu mai

vorbim, și asta ți-o spun fără glumă, de calitatea net superioară a lucrului făcut de tine."

Trei zile mai tîrziu obțineam tabla mea galvanizată, comandată de domnul Cholet la preț de fabrică: două lire și jumătate pentru două foi mari. Sîmbătă am terminat primul rezervor, minus sudura. A doua zi, duminică, le-am făcut și pe celelalte, muncind singur în atelierul de la „Brackenware". Le-am transportat cu trenul pînă la Cape Town, iar de acolo le-am dus la club, așezîndu-le lîngă cel pe care-l făcusem în ajun. Pînă în prezent, operațiunea mă costase o nimica toată. Rămînea să le sudez cu cositor, care are față de sudura autogenă avantajul de a nu distruge stratul protector din zinc al tablei galvanizate. În plus, cositorul nu ruginește.

Treaba a fost lichidată în cursul următoarei sîmbete. Înarmat cu lampa sa de benzină și cu un bastonaș de cositor, Henry îmi arăta cum se procedează. Tot secretul constă în folosirea apei tari, iar Henry se pricepea de minune.

I-am luat curînd locul și totul, inclusiv verificările și retușurile, a fost gata înainte de căderea nopții. Cum te poți asigura că marginile unui rezervor de apă sînt etanșe? Umplîndu-l cu apă și văzînd pe unde se scurge, nu-i așa?

Este exact ceea ce mă pregăteam să fac. Henry însă mi-a dezvăluit o metodă infinit mai simplă și mult mai rapidă: marginile sudate se badijonează cu apă săpunită, apoi careva este rugat să sufle prin orificiul de umplere a rezervorului. Defectele de sudură — și ele există aproape întotdeauna — sînt demascate de bulele de săpun formate de aerul care scapă prin fisuri invizibile... Ele pot fi astupate pe loc, fără a mai fi nevoie de golirea rezervorului. Se întîmplă rar să fie nevoie de mai mult de două-trei verificări.

Rezervoarele mele nu aveau robinete. Preferam să scot cu furtunul apa necesară consumului meu săptămînal. O

transvazam direct într-un bidon de 20 litri, acesta din urmă înzestrat cu robinet. Costul total al celor trei rezervoare, inclusiv robinetul pentru cel de 50 l în care urma să ţin gazul lampant: şase lire sterline... Cele două rezervoare de apă aveau o capacitate de 90 l fiecare; împreună cu cele patru canistre de cîte 20 l, utilizate în timpul călătoriei Durban-Cape Town, făceau ca rezerva mea de apă să fie de 260 l.

La un consum de doi litri şi jumătate pe zi, puteam rămîne pe mare cam o sută de zile, ceea ce socot că e întru totul suficient, mai ales că, la nevoie, poate fi stoarsă şi apa de ploaie. Pe cînd o aveam pe *Marie-Thérèse* am strîns, dintr-o singură aversă, cu ajutorul unei oale mari, o sută patruzeci de litri!

Rex King adoptase un sistem şi mai bun la bordul navei sale *Jeanne-Mathilde*, fixînd pe fiecare latură a acoperişului cabinei cîte o baghetă de lemn, înaltă cam de trei centimetri, care canaliza apa de ploaie şi o trimitea direct într-o găleată aşezată pe punte. Odată umplută găleata era deşertată în rezervor, după care îşi relua locul sub streaşina improvizată. Datorită acestui sistem, odată ajuns într-un port, Rex King n-a fost niciodată nevoit să-şi deplaseze vasul ca să facă plinul rezervoarelor. Şi asta încă de cînd părăsise Singaporele!

Orice navigator care a fost vreodată obligat să se supună acestei operaţiuni enervante care-i „corvoada de apă" va înţelege avantajul metodei lui Rex King: nu în ditamai navă deplasată în ultimul moment, nu în canistre cărate cu „puişorul" într-un du-te-vino lent şi uneori istovitor, mai cu seamă cînd vasul e ancorat la un sfert de milă de plajă, iar coa mai apropiată fîntînă se află la o jumătate de milă de ţărm...

Luînd exemplul lui Rex King, Henry şi cu mine am decis să facem la fel: apa de ploaie va fi captată pe acoperişul cabinei graţie unei rame etanşe inspirate după sistemul utilizat de Rex King. După aceea însă, ea va trece prin nişte ţevi şi

va fi dirijată direct în rezervoare, fără să mai fie nevoie ca cineva să care găleţile.

Într-o săptămînă de muncă „pe furate", instalaţia era gata şi la bordul *Wandei* şi al *Marici-Thérèse II*. Încă o îmbunătăţire. Nici vorbă însă să profităm de ea pe timpul şederii la Cape Town din pricina stratului de funingine provenită de la uzina electrică a oraşului şi de la balenierele legate la chei. Este de neînchipuit cît fum poate să scoată motorul unei baleniere cînd i se face reglajul! Iar cînd există vreo zece care fac simultan aceeaşi operaţiune şi vîntul bate în direcţia în care staţionezi, te apucă disperarea la gîndul că nu mai apuci ziua cînd să-ţi vezi nava curată. Şi dacă se mai adaugă şi o ploiţică, tot vasul începe să zemuiască de o funingine neagră şi vîscoasă, care sfîrşeşte prin a se încrusta în vopseaua punţii dacă nu o spălaţi pe loc cu peria, fiindcă scîrba asta de funingine nu se lasă dusă doar cu cîteva găleţi de apă zvîrlite peste punte şi cabină.

După terminarea ambarcaţiei din placaj pentru care fusese angajat, Henry a rămas şomer. Nu pentru mult timp, ce-i drept, deşi, la un moment dat, orizontul îi apărea în culori sumbre. Vreme de vreo două săptămîni a meşterit pe cîteva iahturi ale căror proprietari erau prea ocupaţi în decursul săptămînii ca să mai poată face ceva: a schimbat nişte coaste la unul, a înlocuit niturile la altul, a instalat un ghiu iar apoi un bompres pe al treilea. Preţurile erau ca pentru prieteni, iar treaba, făcută solid şi conştiincios.

Mai tîrziu a găsit o slujbă stabilă, dar prost plătită, de secretar într-un birou administrativ, unde a şi rămas pînă la plecare. Aceasta se apropia, dar încet de tot. Nu voiam să plecăm decît perfect pregătiţi şi-i de-a dreptul înspăimîntător cît timp şi cîte cheltuieli mărunte înghite aşa ceva şi cum aceste cheltuieli, adăugîndu-se una alteia, devorează cu regularitate nişte economii care refuză să se rotunjească!

Toate nevoile noastre erau minuțios discutate înainte de a trece la cumpărături, ca să găsim împreună soluțiile cele mai puțin costisitoare. Una din marile noastre investiții, în afara rezervelor de hrană, urma să fie achiziționarea parîmelor care începuseră să ne cam lase. Și dacă un timp mai poți s-o scoți la capăt cu fungile și scotele, vine momentul cînd ele trebuie înlocuite cu material nou înainte de a păți ceva serios.

O dată în plus norocul avea să ne surîdă: într-o pubelă a clubului, Henry a descoperit niște capete de sfoară murdare, infecte chiar, dar de un aspect mai neobișnuit. Atenția i-a fost atrasă de un amănunt: extremitățile lor străluceau. Era nailon!

Henry le-a recuperat pe dată deoarece imaginația sa fertilă a și transformat ghemul acela de sfori scîrboase în niște cordelușe drăgălașe, de grosimea unui creion, pe care le puteam utiliza ca să înfășurăm velele pe ghiuri și într-o puzderie de alte ocazii cînd ai nevoie în larg de sforicelele astea care se uzează cu o viteză năucitoare.

Seara, cînd am trecut pe la club, am găsit la avizierul rezervat corespondenței un bilețel de la Henry: „Vino la bord să cinăm, sînt noutăți." M-am gîndit că noutatea va fi un pinguin invitat să ia și el parte la festin. Henry îl reperase acum cîteva zile moțăind pe rampa înclinată pe care erau urcate iahturile clubului. Bravul pinguin venea aici să doarmă pe timpul nopții (dar cu un singur ochi, firește, altminteri ajungea la înțeală în cratița noastră cu curry).

Cabina *Wandei* nu degaja însă decît obișnuita-i mireasmă îmbietoare de orez și linte fiartă, iar Henry era ocupat să răsucească fire strălucitoare de sfoară cu ajutorul bormașinii sale portative.

— Cu ce te distrezi? Pinguinul e tot în libertate?

— Lasă-l să doarmă ca lumea. Era pe rampa înclinată după asfințitul soarelui și o să încercăm să-l înhățăm niței mai tîrziu, operînd o învăluire. Ia uite-aici...

Și îmi întinde un cordon din nailon lung de vreun metru și jumătate, impecabil, neted, ca nou. Apoi, își vede mai departe de treabă, numărînd învîrtiturile mandrinei: douăzeci și cinci... douăzeci și șase... douăzeci și șapte... pînă la treizeci.

Desprinde din mandrină firul răsucit, îl fixează perfect întins între două cuie și reia operațiunea cu un alt fir, numărînd răsuciturile. Cînd e gata și cel de al treilea fir, le prinde pe toate în bormașină și le răsucește în sens invers, obținînd astfel o cordeluță de grosimea unui creion.

— E nailon, îmi spune el. Îți dai seama ce găselniță? Gîndește-te numai la toate saulele noastre care se uzează atît de repede și sfîrșesc prin a ne costa atît de scump... Nailonul e mult mai rezistent la uzură și nici nu putrezește cum putrezesc fringhiile din cînepă sau bumbac. Trebuie neapărat să descoperim de unde vin deșeurile astea găsite în pubelă. În clipa în care dăm de mămica lor, va fi cazul să-i facem un pic de curte...

Fiecare jurubiță (după aparență ele provin dintr-un odgon destul de gros) se compune dintr-o cămașă de nailon, ferfeniță, murdară, în unele locuri parcă arsă din pricina frecării, dar învelind alte fire, acestea din urmă intacte, netede, strălucitoare, perfect conservate în interiorul tecii lor protectoare.

Ele sînt cele pe care Henry le-a triat, transformîndu-le în cordelușe. Ne încingem la treabă și cina se răcește încetul cu încetul. Ne doare-n cot de ea!

— Henry, lasă-mă să încerc ceva, vrei?

Iau trei cordelușe fabricate de Henry, le prind împreună în cui, apoi le răsucesc, una după alta, cu bormașina al cărei

burghiu a fost înlocuit cu un cui îndoit în formă de *Arlig*. le mai răsucesc o dată, pe toate trei, dar în sensul *opus* și iată-mă posesorul unui capăt de funie sau *sfoară*, după dorință, lung de 1,20 m.

În suroscitarea care ne-a cuprins *am uitat* și de *pinguin* și de cină. La bar trebuie să mai fie *ceva lume*, hai *intr-acolo*, poate aflăm de unde provine *nailonul*.

Mai întîi însă, fac un salt până la mine să iau *prada* cu care să altoim pinguinul. La bar, *ultimii* clienți *au plecat* acasă. N-au rămas decît cei doi barmani *pe care-i* cheamă — coincidență *amuzantă*! — la fel ca pe noi: Henry și Bernard. Doi băieți de treabă care au făcut *întotdeauna* ce le-a stat în putință ca să ne furnizeze *ponturi interesante*.

— Beți un păhărel cu noi?

Acceptă cu plăcere și timp de cîteva *minute flecărim* de una, de alta.

— Apropo, știți ce-i cu ăsta?

Cei doi își trec reciproc capătul murdar de *sfoară* pe care li l-am vîrît sub nas.

— Nu, ce-i cu el?

— L-am găsit într-un colț de hangar (nu îndrăznim să mărturisim că, uneori, mai ridicăm capacele pubelelor): pare să fie nailon. Și Henry (marinarul) desface între degete jurubița ca să le arate interiorul, strălucitor și neted.

— Ah, da! exclamă Henry (barmanul), acu' îmi aduc aminte. E o bucată dintr-un odgon de nailon pe care-l folosesc balenierii. Uzează o cantitate nemaipomenită la fiece campanie de pescuit. Sînt groase ca încheietura mîinii.

Ni se accelerează și respirația, și pulsul... Brusc, lui Henry (barmanul) îi cade fisa:

— Măi, voi aștia doi, de ce n-ați face un tur pe la bordul balenierelor, înainte ca ele să plece în campanie? Poate că ați putea „cumpăra" (trebuia să auziți tonul...) de la

ei cîteva odgoane vechi. Unul din amicii mei, care a participat pe vremuri la campaniile de pescuit în Extremul Sud, mi-a povestit cum și-a fabricat el o plasă din firele intacte ale acestor odgoane uzate din nailon. Habar n-am cum a procedat ca să extragă firele bune din amestecătura de fire uzate și arse, dar cleanciul îl găsiți voi cu siguranță.

Am întins-o fără să mai stăm pe gînduri. Echipajele balenierelor dormeau undeva în dosul cheului și mîine urma să mergem și să vedem ce se întîmplă la bordul acestor vase înșirate cu comori fabuloase sub forma unor vechi odgoane din nailon, groase cît mîna, nefolositoare și probabil stînjenitoare pentru ei, pescarii... dar nu și pentru noi. Să nădăjduim că echipajele n-au damblaua confecționării plaselor de pescuit din nailon. Pinguinul e dat, pe loc, uitării. Va dormi în pace ultima sa noapte, căci mîine, amin!

A doua zi, trebuie să merg, ca de obicei, la uzină. Îl voi ruga pe Barlé să-mi acorde liber în ziua următoare, pe care aș vrea s-o consacru balenierelor. Henry se va aranja și el să fie liber în aceeași zi. În doi, poate vom reuși mai lesne să-i „seducem".

Barlé e azi cu fundul în sus... până după pauză. Asta mi-e bafta! Tocmai cînd aveam nevoie să fie bine dispus. Mă fac cît mai util cu putință, mă străduiesc să nu mă încurc între picioarele lui (lucru pe care îl detestă cel mai tare...) și totul se termină nesperat de bine. Uzina merge din plin, argila iese din malaxoare la viscozitatea dorită, mă rog, către sfîrșitul după-amiezii totul e în regulă. N-am cine știe ce merite, dar Barlé și-a redobîndit buna dispoziție, cu asijderi. Trebuie să spun că am mers cu sîrguința pînă-ntr-acolo încît în acea zi am abandonat micile mele experiențe cu amestecul de

argilă, ipsos și ciment, începute cu trei zile în urmă și vizînd obținerea proporțiilor ideale.

În prima zi Barlé a fost interesat să știe dacă o asemenea mixtură poate fi lipită sub coca unui vas. În ziua următoare, interesul i-a cam scăzut. În cea de a treia, micile mele dispariții îl călcau de-a dreptul pe nervi.

Eram însă pe drumul cel bun și mă apropiam de formula dorită. Încă două sau trei încercări, eșalonate de-a lungul săptămînii următoare, și voi găsi proporția justă (cuva în care-mi făceam experiențele se afla în curtea fabricii).

Capăt învoirea pentru a doua zi. Voi pierde, firește, retribuția cuvenită, dar sper să fie compensată de procurarea nailonului „pe de-a moaca".

Operațiunea „nailon" a fost începută dimineața, continuată toată ziua și terminată seara, care ne-a găsit în cabina *Mariei-Thérèse II* cu cucta fierbînd pe primus, împărțind, cu ochii strălucitori, comorile datorate generozității noilor noștri prieteni, pescuitorii de balene. Oameni de treabă, au crezut că ne fac, așa, o plăcere... Cît am fi dorit să le putem mărturisi în ce măsură inimile noastre debordau de recunoștință!

Ne era chiar un pic rușine pentru tot circul pe care l-am elaborat, cu mare minuție, noaptea precedentă. Pentru început, fiecare balenieră urma să fie atacată în doi, deoarece, aceasta ne era raționamentul, dacă un vechi capăt de odgon mai zăcea pe undeva pe punte, semn e că bețmanul nu apucase să arunce peste bord toate deșeurile și va găsi cu siguranță încă o bucată de odgon pentru celălalt iahtman...

Și dacă tot se apuca să caute nițeluș ca să găsească ceva de oferit unuia dintre noi, însemna că-i un om de treabă și atunci avea să mai scotocească puțin ca să poată dărui și tovarășului vreo bucățică de odgon.

Acest calcul făcut la rece s-a dovedit extrem de „psihologic exact" și a dublat aproape succesul operațiunii noastre. Era o victorie obținută asupra lui Henry, care voia să pornim separat la vînătoare și să împărțim apoi prada.

Dar și Henry a marcat un punct în favoarea sa, impunîndu-mi să fac bine și să-mi țin fleanca, lăsîndu-l pe el să vorbească, așa, într-o doară, despre folosul pe care ni l-ar aduce cîteva vechi odgoane care să înlocuiască parîmele noastre putrezite, parîme ce riscau să ne joace o festă dintre cele mai urîte la vremea din acele izbucniri ale vîntului ce-și făcuse din port moșia sa. Se înregistraseră în mod curent rafale cu viteze de șaptezeci de noduri, ba uneori chiar și mai mult. Recent, niște nave și-au rupt legăturile și au fost grav avariate lovindu-se de cheurile bazinului pentru iahturi.

— Ai băgat la cap, *bloody Frenchman:* în viziunea eventualilor noștri binefăcători, odgoanele astea sînt destinate numai și numai ca să fie utilizate ca atare, ca parîme de amarare la cheu, atîta tot. Dacă deschidem gura în legătură cu fabricarea unor fringhii noi, s-ar putea să-i apuce și pe ei cheful, dat fiind prețul la care se vînd fungile din nailon. Ia imaginează-ți că echipajul ar prinde de veste ce vrem noi să facem. S-ar apuca cu toții de împletit cordelușe după care ar veni să ni le vîndă... La club, de asemeni, nici o vorbuliță pînă la plecarea din Cape Town. O să le pasăm pontul cu cîteva zile înainte de a ridica ancora și asta în cazul în care n-am apucat să luăm noi tot caimacul.

Henry s-a dovedit un înțelept, căci caimacul nu s-a terminat niciodată definitiv. Balenierele veneau în echipe de două sau patru ca să petreacă în port cîteva zile, de preferință la sfîrșit de săptămînă, după care ieșeau din nou în larg pentru una ori două săptămîni. Curînd am fost nevoiți să ținem o mică evidență a sosirilor și plecărilor, notînd numărul de înmatriculare a celor care avusoseră onoarea să

primească vizita noastră, fiindcă nici de exagerat nu trebuia să exagerăm...

Timp de cîteva săptămîni, serile noastre au fost ocupate pînă la ore tîrzii cu dărăcitul prodei noastre, apoi cu recuperarea migăloasă a firelor interioare intacte, ceea ce reprezenta cam o treime dintr-o parîmă completă.

Henry venea mai devreme decît mine de la lucru; bucătăreasa el şi cinam împreună în cabina *Wandei*. Apoi, cele două „puişoare" ale noastre luau drumul *Mariei-Thérèse II*, unde ne apucam de treabă.

Firele intacte din mijloc erau făcute ghem şi puse deoparte; cele exterioare erau şi ele triate pentru că multe dintre ele, deşi uzate în anumite locuri, rămîneau utilizabile în ansamblul lor. Porţiunea deteriorată era atunci tăiată, iar cele două capete se înnodau.

În sfîrşit, firele foarte stricate erau expediate peste bord să ţină tovărăşie comorilor şi gunoaielor înfundate în mîlul portuar.

Urma apoi operaţiunea propriu-zisă de confecţionare a saulelor. Scula principală: bormaşina manuală avînd în locul spiralului un cui îndoit în formă de cîrlig. Sculele secundare: un ciocan, nişte piroane din fier galvanizat şi fire de nailon, inutilizabile, lungi cam de zece centimetri.

Iată cum lucram:

La căderea nopţii, ne înfiinţam în hangarul clubului nautic; odată ajunşi, băteam cîte un piron în uşa aflată la extremitatea încăperii (n-aveam încotro, trebuia să-l batem în ceva din lemn, că doar nu era să le înfigem în peretele de ciment!)

Piroanele, plantate cît mai departe unul de altul (dar în aceeaşi uşă), erau apoi îndoite cu ajutorul cleştelui şi al ciocanului ca să capete formă de cîrlig şi nouă fire de nailon se legau zdravăn de ele, după care firele se întindeau pe

podeaua hangarului cît era el de lung. Capetele mai lungi erau tăiate astfel încît toate firele să aibă aceeași dimensiune.

Fac apoi cîte un ochi la extremitatea liberă a fiecăruia din cele nouă fire. Henry procedează la fel și iată-ne gata să începem munca propriu-zisă; ba nu, mai întîi trebuie să operăm încă o mică precauție, afară de cazul cînd vreunul din amicii noștri e pe-acolo să ne ajute, deși preferăm să muncim pe neștiute, noaptea cînd clubul e pustiu.

Precauția de care vorbeam constă în baterea cîtorva cuie, în linie, într-o masă greoaie care se află în hangar și pe care o facem și mai grea așezînd pe ea o întreagă colecție de obiecte heteroclite, după ce, în prealabil, am tras-o către mijlocul sălii, așa încît să vină cam la trei pătrimi din lungimea firelor.

Acum totul e gata și fiecare va confecționa o lungă din cele nouă fire egal de lungi, solid fixate în cele două cuie bătute în ușă.

Dacă lucrăm în doi o facem, în primul rînd, pentru că e mai vesel așa, dar și pentru că, la nevoie, ne dăm, mutual, o mînă de ajutor.

Prindem în mandrină unul din cele nouă fire, tragem nițel de el ca să-l întindem (nu prea tare, exact cît trebuie), apoi începem să învîrtim manivela bormașinii, numărînd turele. În acest fel, firul numărul unu va fi întins la maximum. Odată terminată operațiunea, firul este menținut cît mai întins, iar ochiul de la capătul liber se prinde într-unul din cuiele bătute în masă. Prin torsionare, firul pierde cam o cincime din lungimea lui. Aici e nevoie de ajutorul coechipierului; el va împinge masa cea grea în așa fel încît, odată prins în cuie, firul să rămînă cît mai întins.

Apoi, alte două fire sînt răsucite, cu același număr de ture și în același sens și agățate de același cui. Avem deci trei fire, identic răsucite, fire care vor constitui prima șuviță a vii-

toarei parîme. Pentru ca să obținem această șuviță (într-o parîmă ele sînt trei sau patru la număr, niciodată două), firele sînt prinse, de astă dată împreună, în mandrină și răsucite în sens contrar, obținîndu-se astfel o frînghiuță de grosimea unui creion.

Operațiunea e repetată, succesiv, cu celelalte fire, după care capetele celor trei frînghiuțe sînt fixate iarăși, împreună, în mandrină și răsucite din nou, în sensul invers celui precedent. Parîma e terminată; nu ne rămîne decît să topim cu ajutorul flăcării unei lumînări cele două extremități și să le frecăm rapid între degete pentru a împiedica desfacerea ulterioară. E un truc cunoscut de toți cei care folosesc cordaje din nailon și care te scutește de matisarea capetelor, obligatorie în cazul frînghiilor din fibre vegetale.

Parîmele acestea nu ne costă deci nimic, exceptînd o cantitate apreciabilă de muncă. Hotărîserm să lucrăm doar noaptea, ceea ce însemna o noapte albă, de la orele zece seara pînă la cinci dimineața, în hangarul, rămas deschis, al clubului (Bernard, barmanul, ne aranjase și treaba asta!).

Șase nopți nedormite, eșalonate de-a lungul unei luni și jumătate, au rezolvat problema „cordaje noi și de rezervă". E drept, dimineața, ducîndu-ne la muncă, aveam ochii ca cepele, dar din fericire așa ceva nu s-a întîmplat prea des...

În tot acest timp, la bordul celor două nave aveau loc diverse perfecționări, mari și mici. Întrucît Henry nu dispunea, în biroul său guvernamental, de utilajul necesar, profitam de atelierul meu ca în orele libere, sau după terminarea lucrului, cînd acesta rămînea pustiu, să execut ce aveam și eu, și el, de meșterit.

Lista era lungă: mărunte lucrări de sudură, găuri de dat, piese de forjat etc... De pildă, am fabricat două brățări pe arbore pe care urmau să pivoteze tangoanele trinchetinilor

neştri gemeni, apoi părţile metalice ale acestora, formate dintr-un inel decupat cu bomfaierul dintr-o ţeavă din fier zincat avînd diametrul tangoanelor, şi patru verigi sudate între ele de care aveau să se fixeze scripeţii şi scotele.

Au urmat micile prize de aer pe care intenţionam să le plasăm pe punte, la cele două extremităţi ale vasului, ca odată ajunşi la Tropice, să evităm apariţia putregaiului provocat de stagnarea aerului cald şi umed în zonele niciodată ventilate ale navei. În acest scop, am achiziţionat cîteva coturi de burlan zincat pe care le-am sudat pe cîte o placă de fier, zincată şi ea, avînd la centru o gaură mare, pentru trecerea aerului, şi alte două laterale prin care s-o pot fixa de punte cu ajutorul holşuruburilor. Aceste prize de aer miniaturale (orificiul avea numai 4 cm diametru) erau, în plus, orientabile şi de o excepţională solidităte.

Şina cu tacheţii scotei velei mari a fost şi ea demontată şi înlocuită cu alta nouă pe care sudaserăm opt tacheţi pentru legarea scotei, formaţi din tot atîtea mici tije de fier ale căror extremităţi fuseseră îndoite uşor şi rotunjite cu polizorul şi pila.

Robinetul de apă de mare, destinat cabinei, a fost descoperit într-un morman de vechituri aruncate într-un colţ al uzinei: avea maneta ruptă. Un punct de sudură şi al meu e robinetul, mai bun chiar decît dacă l-aş fi cumpărat din oraş, pentru că maneta va avea exact lungimea necesară ca să nu încurce nimic în locul din cabină unde aveam să-l instalez. Priza de apă, formată dintr-o placă de aramă perforată, fixată sub linia de plutire şi legată de robinet printr-o ţeavă, tot de aramă, şi un tub din cauciuc tare, îmi va permite să-mi spăl vesela în cabină şi să economisesc apa dulce, deoarece nu va mai fi nevoie să ies pe punte şi să iau cu găleata apa de mare trebuincioasă pregătirii pilafului. (E mai economic şi mai judicios ca la fierberea orezului în apa

dulce să fie adăugată și niște apă de mare decît să fie folosită numai apa potabilă, iar apoi sărată).

Același sistem îl aplic și pentru vidanjarea automată a cockpitului: două mici conducte din aramă sudate pe o rondelă din același metal vor canaliza apa de mare sau cea provenită din ploaie și o vor face să se scurgă, afară din vas, prin două furtune de cauciuc, avînd ieșirea de o parte și de alta a cocii, puțin mai sus de linia de plutire.

Toate aceste lucrări mărunte — și n-am enumerat decît cîteva — nu ne costă un ban; dacă am fi procurat aceleași piese de la meșterul din colț am fi cheltuit și ultimul nostru penny...

Trinchetinii noștri gemeni și tangoanele nu erau nici ele gata. Dar, nici aici n-am stat cu mîinile în sîn. Pentru tangoane ne trebuiau niște bulumaci solizi de vreo patru metri și jumătate lungime. După furtunile aduse de vîntul de nord-vest plutea în rada portului destulă lemnărie. Am „recuperat", ajutîndu-ne de bărcuțele noastre, ce ne interesa, alegînd scîndurile și bulumacii care ne-ar fi putut fi de folos la un moment dat și depozitîndu-le cu grijă sub bancul de lucru din hangarul clubului, după ce, în prealabil, notasem cu cretă numele respectivelor noastre nave.

Trinchetinii gemeni erau inspirați direct după sistemul utilizat de cuplul Van de Wiele la bordul frumosului lor ketch *Omoo*.

Apucasem că constat cît de bine ținea drumul *Marie-Thérèse II* cu vîntul din pupa sau de mare larg, cu vela mare întinsă într-un bord, echilibrată în celălalt bord de trinchetin — acesta totuși cam mic — legat pe tangonul său. Tangonul pivota pe arbore și, cînd nu era nevoie de el, era brațat la prova, formînd astfel o „mînă curentă" practică între arborele mare și etravă, fără a deranja trinchetinul și cota lui, aflate deasupra. Noile tangoane ale trinchetini-

lor gemeni, mai lungi, se articulau pe arbore și cînd nu erau în serviciu se rezemau pe călcîiul bastonului bompresului în două cupe metalice, fără să încurce manevra velelor din prova.

Ce se întîmpla însă dacă suprafața trinchetinilor trebuia redusă în cazul unui vînt puternic? Pe *Omoo*, de pildă, luarea de terțarole pe trinchetin reprezenta muncă, nu glumă.

O idee aparținînd lui Henry Wakelam ne-a permis să rezolvăm această problemă și să parcurgem, fiecare în parte, cele 5 500 de mile ale Oceanului Atlantic, care despart Cape Town-ul de Antile, cu o medie zilnică de 100 de mile. Am făcut-o în deplină siguranță, cu patru vele desfășurate în locul celor doi trinchetini utilizați de regulă în timpul alizeelor.

Iată sistemul inventat de Henry, sistem care s-a dovedit extrem de practic: două vele trinchetin, cu suprafață medie, care nu vor avea nevoie de terțarolare pe vînt puternic, sînt ridicate și menținute fiecare pe tangonul său care pivotează pe arborele mare. Colțul de mură al acestor vele este legat la punte printr-o saulă sau parîmă, de 1 m sau 1,30 m lungime, prinsă de un șurub cu ochi situat la circa 1 m de arbore, spre prova. Fiecare trinchetin are, prin urmare, punctul său de amarare.

Marginea acestor vele se stabilește așadar la cca 1 m deasupra punții, lăsînd un spațiu liber care va fi utilizat pentru a instala alte două vele, de formă trapezoidală, fixate fiecare de patru colțuri de mură, la cele două extremități ale tangonului, pe punte și pe colțul de scotă, în exterior.

Dacă forța vîntului crește, îmi e de ajuns să cobor cele două vele inferioare. Operațiunea îmi lua o jumătate de minut: era suficient să filez rapid scotele velelor inferioare, apoi să trec lîngă catarg, să dezleg funga fixată de scripetele de la capătul tangonului și să trag vela spre mine. Atîta tot.

Cînd starea mării o cere, trinchetinii pot fi coborîți la o înălțime corespunzînd lungimii parîmei care-i leagă de punte și fixați direct de aceasta.

Am ales apoi un bulumac de toată frumusețea, fără noduri, pe care l-am selecționat ca să înlocuiesc vechiul meu bompres, socotindu-l prea scurt. O simbătă petrecută cu barda și rindeaua în mînă și, a doua zi, bompresul e instalat, cu o nouă subarbă și straiuri din lanț zincat. Henry a venit să-mi dea o mînă de ajutor ca să isprăvim mai repede și ne apucăm de tangoanele trincheților gemeni, după o masă compusă din pilaf (bineînțeles) și un cormoran care se instalase pe catargul vasului vecin și pe care l-am doborît cu praștia. De data aceasta, proiectilele sînt bile solide de oțel, extirpate dintr-un rulment vechi. Mi-am umplut o pungă întreagă și acum avem mult mai multă carne decît la început. Alaltăieri am avut pinguin cu sos curry, astăzi cormoran, firește, tot cu curry. Totul e să nu mă surprindă vreun polițist, pentru că păsările de mare sînt protejate în această țară bogată în aur și diamante, căreia ele îi aduc o altă bogăție: guano proaspăt.

În porturi, praștia e o armă de elită: silențioasă, aproape invizibilă, mult mai puternică și mai ucigașă decît o pușcă cu aer comprimat și, în ceea ce mă privește, mult mai precisă, mai ales cînd e vorba s-o folosești într-o bărcuță care joacă pe apă.

Mai mulți cormorani în care Henry a tras, de pe puntea *Wandei*, cu pușca sa cu aer comprimat n-au făcut altceva decît să-și scuture penajul — veritabilă cuirasă — și să-și ia zborul. Atinse însă în plin de grelele bile de oțel expediate de praștia mea, cariera lor se termina, de regulă, în oala sub presiune...

La început, carnea asta neagră o cam scîrbea pe Joyce. S-a deprins însă repede cu ea, cu condiția ca eu să mă însăr-

cinez cu jumulitul și eviscerarea acestui vînat economic și, pe cinstea mea, perfect comestibil (cu multe mirodenii și curry din belșug).

În timpul week-end-urilor, Henry și cu mine eram scutiți de bucătărit; îndeletnicirea aceasta le revenea lui Joyce și lui Mary. Meniul nu era sensibil mai variat, dar trebuie să recunosc că, în general, de gustos era mult mai gustos Joyce la bordul *Mariei-Thérèse II*, Mary la bordul *Wandei*.

În aceste zile libere, fetele se reuneau de regulă în cabina mea, flecărind, tricotînd și gătind, în timp ce Henry și cu mine ne vedeam de micile-noastre treburi, unul ajutîndu-l pe celălalt, fie pe punte, fie la bancul clubului care poseda o prețioasă mențiune.

La ceasul prînzului, Joyce dădea cîteva apeluri cu sirena de ceață, iar noi soseam în „puișoarele" noastre. Farmecul și drăgălășenia acestor două prietene făceau din navele noastre punctul de întîlnire al prietenilor de club; rămînea la masă cel care se găsea pe loc, căci cuștile erau veșnic pline cu pilaf aburind și cormoran cu curry. Se întîmpla să fie și linte, dar asta numai atunci cînd nu uitam s-o pun la înmuiat de cu seară...

Cînd cormoranul lipsea din oala sub presiune, Joyce veghea ca această lacună să fie îndreptată: își ascuțea privirea și, peste scurt timp, o auzeam: „Hei, Bernard, *look here!* un cormoran s-a așezat pe una din amboreșțile clubului. Îl vezi? A patra navă la tribord."

Un rapid tur de orizont. Nici un poliței prin vecinătate. Praștia și săculețul cu bile de oțel aterizează pe fundul „puișorului" și, la drum. Vîslesc liniștit, foarte decontractat, ca și cum aș fi ieșit la o mică plimbare, în așa fel încît să trec pe la vreo douăzeci de metri de vînat. Mișcările pagaiei devin atunci extrem de lente; profit de momentul cînd își netezește penele cu ciocul său cel lung ca să așez pagaia de-a curme-

zisul bărcuței și să înșfac prașția. În timpul ăsta bărcuța derivează încetișor către el. Își întrerupe pentru o clipă toaleta, saltă capul și mă privește. Eu am aerul că dorm, nu clintesc, pleoapele sînt pe jumătate lăsate, nu mă uit la el, doar îl supraveghez cu coada ochiului. Dacă-și manifestă cumva neliniștea ridicînd coada ca să sloboadă de sub ea o chestie albicioasă, înseamnă că trebuie să trag la iuțeală pentru că în jumătatea de secundă imediat următoare va decola. Dar nu, uite-l că-și reia dichisitul și atunci, zbang! i-l desăvîrșesc eu. Firește, nu reușesc să-i ating chiar de fiecare dată, dar suficient de des ca oala mea sub presiune să fie mai întotdeauna plină, spre marea satisfacție a micii noastre comunități plutitoare, sporită prin recenta apariție a lui Rex King, venit și el după o călătorie nu lipsită de peripeții.

Serile de week-end erau consacrate odihnei, prietenii soseau la bord: Mary, Henry, Rex, Jack și acest drăcușor de Wilf, un puștan de cincisprezece ani care trăia literalmente la buza mării cînd nu era la școală... sau la vest. Damigeana de „Mardi Gras", vin alb, sud-african, ieftin, dar delicios, era desțupată, pahărelele circulau voios, vesela murdară se îngrămădea pe punte după festinul cu pilaf de cormoran în sos picant.

Iar cînd Moș Ene bătea la ușă, îmi expediam oaspeții cîntîndu-le cîte ceva la acordeon; de regulă, după a doua arie puntea era goală și bărcuțele pluteau în noapte, îndreptîndu-se fie spre club, fie spre velierele la ancoră.

Venind într-o seară de la uzină, găsesc un bilețel de la consulul Franței: „Cocteil la Consulat în cinstea sosirii navei *La Gazelle*. Vreți să ne țineți tovărășie?" Drăguț din partea acestui om reținut care-i consulul și foarte în stilul lui.

Bineînțeles că mă tentează să dau o raită pe-acolo poimîine, după terminarea lucrului.

Mica recepție e de o încîntătoare cordialitate și noii mei prieteni mă invită să cinăm împreună, cu ce s-o nimeri, în careul navei. „Putem merge împreună după cocteil. De acord? Și s-ar putea să găsim prin vreun sertar și niscaiva hărți care vă lipsesc..."

Cel care mi-a spus asta a navigat cu siguranță pe o ambarcație cu pînze înainte de a intra la Școala Navală!

— Hărți? Firește că duc lipsă. Lăsați-mă însă să trec mai întîi pe la mine ca să iau niște hîrtie de calc ca să pot copia pe cele pe care nu le aveți în dublu exemplar.

— Calc există din belșug la bordul lui *La Gazelle*, inutil să-l stricați pe al dumneavoastră. Haideți, v-am îmbarcat!

O seară minunată petrecută în compania acestor simpatici ofițeri. Mi se dau hărțile care-mi lipsesc, capăt și calc pentru cele pe care aș vrea să le copiez ulterior. Totul se termină în cabina lui *Marie-Thérèse II*, unde a mai rămas niște „Mardi Gras", în tovărășia a doi dintre noii mei prieteni care iubesc și se pricep la navigația cu vele. A doua zi dimineața, Dubois avea să remarce că iarăși mi-s ochii cîrpiți.

— Încă o balenieră?

— Nu, *La Gazelle*.

— Ah, și ce-i cu asta?

— Nimic, niște tipi formidabili!

Lucrările de la bord erau acum aproape terminate, cu excepția unei ultime și foarte însemnate îmbunătățiri: lestul meu interior, excesiv, trebuia redus cu o treime.

Simplul gînd a ceea ce reprezintă operațiunea ca volum de muncă mă făcea regulat să amîn pe mai tîrziu această treabă importantă. În plus, ca s-o duc la bun sfîrșit, aveam nevoie de cel puțin o săptămînă, lucrînd zilnic cîte opt-zece

ore. Mă lămurisem în privința asta făcînd o simplă încercare, dar așa, „ca să văd".

Pe de altă parte, o astfel de treabă nu putea fi executată „printre picături", ca micile mele lucrări anterioare: odată începută, urma să mă înham serios la muncă și s-o isprăvesc în cel mai scurt timp, deoarece cabina mea avea să devină de nelocuit din pricina prafului și a fragmentelor de ciment și fier împrăștiate prin toate colțurile.

Într-una din aceste zile, domnul Cholet, patronul cel mare, a venit să-mi aducă o revistă nautică engleză: „Cunoști chestia asta?" și mi-a arătat un articol care descria utilizarea cîrmei automate inventate și folosite de către Marin Marie cu prilejul traversării Atlanticului pe vasul britanic *Arielle*.

Datorită acestui sistem ingenios, Marin Marie a navigat de la New York la Le Havre aproape fără să se atingă de echc. Treaba e uneori posibilă în cazul unui velier bine echilibrat, dar de neconceput cu o ambarcațiе cu motor, doar dacă i se instalează un compas giroscopic, mult prea costisitor pentru o navă mică. Or, *Arielle* era un barcaz cu motor.

Cîrma principală a lui *Arielle* era legată într-un unghi corespunzător unui cap aproximativ; o altă cîrmă, micuță de tot, corecta direcția de mars grație unei giruete pivotînd pe un ax.

N-am idee cît timp i-a trebuit lui Marin Marie ca să găsească această șmecherie de o extremă ingeniozitate și este deosebit de regretabil că lucrarea relatînd traversarea efectuată de Marin Marie la bordul lui *Arielle* și apoi la cel al velierului său *W'inibelle* n-a fost tradusă și în franceză.

Numeroase traversări mari au fost practicate cu echipaje reduse sau solitar. Uneori echipajul era nevoit să stea la cîrmă opt, zece, chiar și optsprezece ore pe zi! Cîte din aceste

traversări s-au dovedit epuizante pentru că nu voiau să fie prea lente, și cîte n-au fost prea lente pentru că nu se voiau epuizante (rămînînd, totuși, din păcate!).

Și uite că soluția exista, era la îndemîna oricui: cîrma automată a lui Marin Mariel

Firește, există în meseria asta tot soiul de trucuri care să oblige o navă să-și mențină capul cu echea fixată, ca de exemplu instalarea unui sistem de legătură între eche și scota trinchetinului. Velierul ține atunci un cap în general corect, dar navighează puțin în zigzag și pierde din drum. Pe de altă parte, manevra velei legate de eche împiedică această velă să prindă perfect vîntul, de unde rezultă o pierdere suplimentară de viteză.

Cu această mică cîrmă corectivă acționată de o girueță, întreaga velatură slujește doar propulsării navei și obținerii unui randament maxim. Vasul va înainta mai repede, fără nimeni la eche. Echipajul, că-i vorba de o singură persoană sau de mai multe, va putea citi, asculta radioul, face menaj sau dormi în pace pînă în momentul în care vîntul își va schimba direcția, ceea ce, în zona alizeelor, nu se întîmplă chiar la fiece jumătate de oră.

Vechea mea *Marie-Thérèse*, pierdută la Chegos, făcea parte din acea categorie de veliere fericite, admirabil echilibrate sub vele, oricare ar fi fost unghiul lor de înclinare, care își vedeau de drum cu echea legată, indiferent de aliura vîntului. Asemenea nave sînt rare, chiar foarte rare. Sînt, de regulă, vase largi, destul de plate, care dau bandă mică.

Pentru *Marie-Thérèse II*, adăugarea unui foc suplimentar pe bompres la plecarea din Durban s-a dovedit a fi o idee excelentă și nava mea ținea capul foarte corect, la toate aliurile; chiar cu vîntul din pupa, avînd, în acest caz, vela mare desfășurată complet și trinchetinul mare în bordul opus, întins de un tangon. Nu era însă soluția perfectă deoa-

rece, la vîntul de travers și de mare larg, vela artimonului trebuia filată mai mult pentru a micșora presiunea vîntului asupra părții din pupa navei, ceea ce însemna o pierdere a vitezei și drum în zigzag; vela mare, focurile și trinchetinul, lipsite din cînd în cînd de vînt din pricina velei artimon, nu dădeau decît periodic întregul lor randament, în special la vîntul de mare larg.

Articolul și schemele care-l însoțeau, împrumutate mie de domnul Cholet, au fost minuțios studiate chiar în seara respectivă, la bordul *Wandei*. Henry era domn și stăpîn în tot ce ținea de o realizare practică. Cu o rapiditate de necrezut se pricepea să asimileze un plan complicat (pentru punga noastră), să-l digere la iuțeală și să-l transforme într-un proiect, de două ori mai simplu și infinit mai economic, adaptat la „mijloacele de bord".

Întîi și întîi a fost modificată mica cîrmă corectoare desenată pe schemă: Henry voia un safran mărit spre prova axului și în partea lui inferioară, ceea ce urma să compenseze respectiva cîrmă și să permită instalarea unei giruete mai mici și, ca atare, ocupînd un spațiu mai redus. Această idee avea să se dovedească excelentă pe parcurs și cîrmele noastre automate erau într-atît de sensibile încît cea mai nesemnată mișcare a giruetei era suficientă pentru a le modifica unghiul.

Într-o sîmbătă dimineață cîrmele noastre au fost instalate. Vremea era superbă și multiplele scufundări cerute de operațiunile de fixare a cîrmei corectoare n-au fost din cale-afară de neplăcute. Între două plonjoane, Joyce ne prepara cîte o ceașcă de cafea fierbinte.

A doua zi, după ultimele retușuri, am plecat cu toții să facem un tur pe mare cu *Wanda*. Sistemul funcționa impecabil, iar noi străluceam de bucurie, mai ales Henry. Velele rămîneau umflate și giruleta își făcea treaba, acționînd cîrma

corectoare la cea mai mică variațiune a capului. Plesnituri reciproce peste umeri. Ura, bătrîne, s-a terminat cu cartușele-la eche! Indiferent de vînt, *Wanda* răspundea cu promptitudine. Deci, sistemul putea fi aplicat oricărui velier. Mulțumiri, Marin Marie, mulțumiri, Pierre Cholet!

Se apropia data plecării. Eram aproape gata, exceptînd cîteva amănunte. Îmi rămăsese să mai cos un foc nou pentru bompresul proaspăt instalat. Am isprăvit treaba într-o săptămînă, lucrînd zilnic cîte un ceas în cabina *Marie-Thérèse II* după întoarcerea de la uzină. În week-end-ul următor, el filfîia tantoș pe straiul bompresului.

Venise și timpul să-mi părăsesc slujba, să înhat dalta și ciocanul și să extirpez excedentul de lest interior: zece zile de ocnă și totul a fost terminat. Bietele mele mîini au avut ceva de pătimit, dar cu ocazia asta am putut constata soliditatea și suplețea oaselor metacarpiene.

Marie-Thérèse II devenise considerabil mai ușoară și Henry nu-și mai bătea joc de ea ca altădată, tratînd-o de *cormoran ship*, adică navă-cormoran, știut fiind că aceste păsări se cufundă atît de mult încît spatele lor (în cazul meu, puntea) se află la firul apei.

Deci, gata? Atunci, la drum! Ei bine, nu, nu chiar atît de repede. Proviziile n-au fost încă îmbarcate, nici măcar cumpărate, exceptînd orezul, în săculețe de cinci livre, vîrîte apoi într-un sac mare din material plastic pe care l-am închis ermetic răsucindu-l la gură și legîndu-l cu un colier de cauciuc. În felul acesta, el va fi ferit de umezeală, iar o injecție făcută fiecărui săculeț cu ajutorul unei seringi încărcate cu un produs „anti-gărgărița" avea să-l apere de insecte.

La urma urmei, preferam acest sistem de înmagazinare a orezului, în săculețe separate, care pe măsura consumului urmau să fie azvîrlite. Cutiile de tablă, odată golite, ar fi

ocupat inutil spațiul: cel mult, dacă am fi prevăzut niște rezervoare speciale, adaptate la forma cocii. Ar fi fost cea mai bună soluție, dar nu le poți avea pe toate fără serioase investiții de timp și, la drept vorbind, n-aveam de ce să ne plîngem.

Restul alimentelor noastre continuau însă să se afle în magaziile negustorilor, sau, mai exact, în depozitele fabricanților, pentru că îmi venise, pe parcurs, o idee care-și făcuse loc pînă și-n țeasta obtuză a lui Henry (uneori, băiatului ăstuia îi trebuia cam mult timp ca să priceapă).

Vom cumpăra direct de la fabricant, fiindcă așa ne va costa mai ieftin dacă acesta acceptă să ne factureze conservele la prețuri de angro. Și mai era încă ceva:

Raționînd un pic, era logic de presupus că în procesul de fabricație sau la manipulările consecutive acestuia, numeroase cutii de conserve suferă avarii aparente, fără a pierde însă nimic din calitățile lor intrinsece. Un anumit lot s-ar putea să se nimerească prea tare fiert în etuvă, fără ca produsul să fi devenit, implicit, impropriu consumului. În timpul transportului de la uzină la depozitul angrosistului, lăzile s-ar fi putut să aibă niște accidente, cutiile să fie lovite și, ca atare, să nu mai poată fi vîndute la prețurile curente, ș.a.m.d.

Evident, bunul simț îți sugera că aceste produse, exterior defectuoase, dar perfect consumabile, nu vor fi aruncate la gunoi din motive atît de futile. Ce Dumnezeu, există pe lume milioane de persoane subalimentate!...

Continuînd acest raționament, ajungem la concluzia că aceste cutii buclucașe nimeresc cu siguranță la niscaiva birturi la prețuri care desfid orice concurență: „Ce zici, Henry? Dacă restaurantele își pot oferi conserve la prețuri avantajoase, de ce nu și noi?"

Henry rămîne sceptic. Eu, nu. Sînt doar cîteva scrisori de expediat. Prima investigație: O.K. Bazar.

O.K. Bazar este magazinul în care întreg Cape Town-ul își cumpără cele trebuincioase. Aici găsești de toate. La raionul cu produse alimentare fiecare alege ce-i place, depune mărfurile într-un cărucior cu rotile și plătește la ieșire.

De data aceasta sosim cu creionul și carnețelul în mînă, dar nu în calitate de clienți. Eu citesc pe etichete numele și adresele fabricanților; Henry notează ce-i dictez. Această îndeletnicire ne ia o dimineață întreagă, la capătul căreia 72 de adrese ale diverșilor fabricanți sînt trecute pe hîrtie. Nu scapă nici o uzină de produse alimentare din întreaga Africă de Sud.

Odată ajunși pe navele noastre, fiecare redactează cîte o scrisoare individuală avînd cam următorul conținut:

„Stimate domn,

cel care vă scrie e un navigator solitar care speră să se poată aproviziona în condiții mai lesnicioase de la uzina Dvs, decît de la băcanul din colț. Și iată de ce:

Presupun că anumite accidente, desigur rare, dar nu excluse, produc cutiilor Dvs. de conserve anumite defecțiuni exterioare care diminuează valoarea lor comercială, fără a prejudicia însă calitatea produsului în sine.

Aceste cutii, care nu și-ar găsi locul pe rafturile unui magazin, sînt, probabil, achiziționate la prețuri reduse de către hoteluri și restaurante.

Aș avea deosebita gentilețe să-mi acordați aceleași condiții ca și stabilimentelor mai sus-pomenite? Gestul Dvs. mi-ar permite să fiu mai bine echipat."

Șaptezeci și două de asemenea scrisori au fost dactilografiate de Mary și Joyce, jumătate au fost semnate de Henry, restul de mine, și totul a fost predat cutiei poștale. Curat producție de serie!

„Nu, nu mai avem în stoc cutii cu defecte, le-am lichidat recent pe toate. Ca să vă facem plăcere însă, sîntem dispuși să vă furnizăm conservele noastre la preț de fabrică."

Drăguț din partea lor: cu 40% mai ieftin decît la prăvălie.

Ceva mai tîrziu, pe adresa noastră au început să sosească niște foițe: erau avize de la gară, informîndu-ne că există un colet la dispoziția noastră... De cel puțin zece ori ne-am dus să ridicăm de la magazie prețioasele colete venite din toate colțurile Africii de Sud, împreună cu urările de succes și complimentele unor admirabili directori de fabrici.

Alteori, camioneta unui comisionar depunea direct în holul clubului cîteva lăzi cu alimente, întotdeauna însoțite de cîteva cuvinte de îmbărbătare: noroc în viitoarea voastră traversare, cele mai bune urări!...

Cele mai bune urări și vouă, oameni minunați care ne-ați ajutat atît de mult dîndu-ne posibilitatea să părăsim Cape Town-ul bine aprovizionați și chiar cu ceva părăluțe în buzunar, ca s-o putem face pe fanții în Antile. Fie-vă mereu prielnic vîntul și marea îndurătoare!

Acum îmi petreceam serile scriind epistole de mulțumire în care introduceam și timbre pentru copiii acestor inimi generoase. Poate că încîntarea pîștanilor avea să-i ajute pe părinți să înțeleagă mai bine bucuria și recunoștința a doi navigatori solitari pe care-i ajutaseră atît de mult.

Uriașa noastră provizie de orez și conservele pe care le primisem gratuit sau le cumpărasem la prețuri reduse ne puneau la adăpost de nevoi pe cel puțin un an; pe doi ani, în privința porridge-ului primit cu titlu de încurajare de la fabrica Tiger Oats.

Despre omenire s-au spus multe lucruri rele. În realitate ea este sensibil mai bună decît se crede în general. Și totuși... Curînd, aveam să păcătuiesc, dar asta numai ca să nu

seamăn prea tare cu un ingeraș rătăcit în portul Cape Town... Vai, omul va rămîne întotdeauna om!...

Păcatul cu pricina s-a săvîrșit în legătură cu niște biscuiți pentru ciini. Este vorba de un produs teribil de ieftin, pe care ciinii păreau să-l adore, iar Henry și cu mine să-l găsim cît se poate de comestibil.

Henry îi mînca regulat la micul dejun. Eu, nu. Dar, plictisit să-l tot aud tratîndu-mă de burghez delicat și răsfățat, am hotărît că a sosit poate timpul să-mi revizuiesc părerea despre biscuiții pentru ciini, care uite că nu l-au omorît pe Henry. Și dacă Henry a rezistat, mîncîndu-i, de cînd a plecat de la Durban și n-a răposat între timp, aș putea proceda și eu la fel.

Fac deci apel la întreaga-mi inspirație și compun următoarea epistolă adresată directorului onoratei fabrici producătoare a acestor biscuiți prea puțin apreciați, scrisoare evident mincinoasă întru totul, dar cel ce n-a păcătuit să arunce primul cu piatra în mine:

„Scumpe Domn,

scrisoarea mea vă va surprinde probabil, însă iată ce o motivează:

Sînt un navigator solitar francez, proaspăt sosit la Cape Town, de unde intenționez să plec peste două săptămîni, îndreptîndu-mă spre Antile.

În timpul escalei la Durban, am cumpărat niște biscuiți dintr-o băcănie. Pesemne, vînzătoarea a înțeles că vreau să-mi hrănesc ciinele și m-am pomenit cu ditamai pachetul, conținînd biscuiți cu marca Dvs. Prețul era cu mult mai mic decît mă așteptam; două zile mai tîrziu, părăseam Durbanul pentru următoarea etapă ce avea să mă aducă la Cape Town.

Mi-am dat seama de eroare abia cînd mă aflam pe mare. Cum nu-mi place risipa și neavînd nici posibilitățile ca să mă dedau la ea, am gustat unul din biscuiții Dvs și l-am găsit... delicios. E cazul chiar să spun că cei galbeni au un gust mai savuros decît cei roșii și se digeră mai ușor.

Dat fiind faptul că acești biscuiți îmi convin de minune și că, în plus, au calitatea de a nu costa prea mult, ați accepta să mă ajutați furnizîndu-mi douăzeci de kilograme la preț de fabrică?

În ocurență, ajutorul Dvs. mi-ar permite să plec mai bine echipat cu greement de rezervă, lucru pentru care v-aș fi foarte recunoscător.

Al Dumneavoastră..."

O, Satan, de ce am ascultat glasul tău înșelător, cînd îmi șopteai la ureche: „Dă-i bătaie, bătrîne, nu te dezumfla! Cînd marele patron va găsi scrisoarea pe biroul său, se va tăvăli de rîs și-ți va trimite patruzeci de kilograme din scîrboșenia lui. Ia gîndește-te, luni de zile tu și cu Henry o să vă puteți îndopa în voie, și să nu-mi spui că te va încerca baremi un grăuncior de remușcare!"

Joyce, care bătuse prea-cinstita scrisoare la ea la birou, nu s-a putut stăpîni și a făcut-o să circule. Cu toții, inclusiv șeful de serviciu, au rîs cu lacrimi. „Al dracului *Frenchman*, mai lipsește doar ca fabricantul să-i ofere și mîna fiicei sale!..."

Răspunsul a sosit după două zile: net și sec ca o lovitură de bîtă!

„Domnule,

Ca răspuns la scrisoarea Dvs., trebuie să precizez că biscuiții pentru cîini fabricați de uzina noastră nu sînt destinați consumului uman, ci strict celui canin.

În consecință, îmi declin orice răspundere în cazul în care respectivii biscuiți vor fi utilizați în alte scopuri decît cele strict indicate."

Trosc, pleosc peste nas! Mi-am meritat bobîrnacul!

Deci, marele patron nu s-a amuzat deloc citindu-mi scrisoarea. În schimb, cel care se tăvălea de rîs pe podeaua cabinei lui *Marie-Thérèse II* era Rex. Eu mai mult rînjeam decît rîdeam, Henry, complicele meu, la fel. Joyce, în schimb, era indignată:

— Putea măcar să-ți ureze noroc și vînt prielnic, nu făcea bube dulci din asta!...

În sfîrșit, asta e, o să mîncăm altceva decît biscuiți pentru cîini... Pînă una-alta, căpătasem o scatoalcă zdravănă peste năsoiul meu, ca să mă învăț minte și să nu mai trag pe sfoară această omenire atît de mult hulită!

Proviziile au fost îmbarcate și acum eram gata de plecare. De fapt, o navă nu e niciodată pe de-a-ntregul gata să ridice ancora, chiar dacă e capabilă să plece în oricare moment.

Alte cîteva vizite suplimentare pe baleniere ale căror denumiri nu figurau pe lista noastră precedate de o cruciuliță însemnînd „prospectat". Și alte cîteva minunate parîme de nailon, groase cît încheietura mîinii. Sub acest raport, aveam provizii pentru zece ani! Cînd cordajul existent avea să se uzeze, nu trebuia decît să destrămăm unul din aceste odgoane ca să-l transformăm în fungi și scote.

Data viitoare le vom fabrica la umbra cocotierilor... Undeva în Marea Antilelor sau pe o insulă din Pacific.

N-a rămas decît să ne umplem rezervoarele cu apă. Henry, care posedă o pompă, o trage pe *Wanda* la cheul clubului. Eu, care detest toate aceste operațiuni portuare, rezolv în maniera mea chestiunea apei potabile.

Un amic îmi împrumută bărcuța lui, confecționată din fibră de sticlă, pe care o spăl zdravăn cu peria și fulgi de săpun și o clătesc temeinic cu furtunul.

Las barca pe mare și o umplu cu apă potabilă cu ajutorul unui furtun racordat la robinetul de pe cheu. Cînd rezervorul acesta plutitor e plin, îl remorchez cu „pnișorul" meu și-l leg, la ambele extremități, de bordul lui *Marie-Thérèse II*. Apoi, cu o găleată, umplu o canistră de 20 l plasată pe acoperișul cabinei. Urmează transvazarea apei din canistră în rezervoarele mele printr-un furtun din plastic, singura mea grijă fiind să păstrez în canistră o cantitate suficientă de lichid ca sifonul să funcționeze.

Membrii clubului sînt nițeluș sufocați de această inovație destul de trăznită, dar trebuie să admită, în scurt timp, că idioată nu-i. Există doar vase-cisternă care vin să alimenteze navele ce nu pot trage la cheu. La Singapore și în Ceylon operațiunea se practică în mod curent. Și atunci, de ce n-ar exista și o „bărcuță-cisternă" pentru veliere, ca să le scutească de niște manevre căpietoare?

Prefer, aflîndu-mă într-o radă calmă, să umplu cu apă potabilă o bărcuță, în prealabil bine spălată, decît să car cu ea bidoane greoaie și incomode. Aplicînd invenția mea, într-o singură deplasare mi-am umplut rezervoarele. Altminteri, folosind cele două canistre pe care le am, ar fi fost nevoie de opt drumuri dus-întors.

Henry clatină din cap... „*Bloody Frenchman!*"

— Ți-am spus doar că am spălat perfect bărcuța! Nu m-ai văzut chiar tu? Atunci de ce bodogănești?

— Spălat, spălat... N-ai să pretinzi că în zece minute ai putut curăța, ca lumea, bărcuța, cînd uite cîți cormorani se învîrt pe deasupra clubului!

— Hai, hai. Cînd cineva halește biscuiți pentru cîini n-are voie să mîrîie atîta.

Totul e gata și arhi-gata. A sosit timpul să ridicăm din nou pînzele, pornind spre noi orizonturi. *Wanda* va ridica ancora mîine. *Marie-Thérèse II*, o zi mai tîrziu. Destinația? Întîi, linia orizontului. Apoi, dacă se cer precizări, Antilele, la 5 500 mile distanță de partea cealaltă a „bălții cu scrumbii". Punct de întîlnire: Trinidad, cea mai mare insulă din sudul Antilelor. Escale? Nu, fără escale, în linie dreaptă!

Așa deci? Fără escale? De ce o traversare atît de lungă dintr-un singur foc? Nu știu. Poate pentru ca fuziunea dintre mine și nava mea să fie mai puternică decît a fost vreodată în cursul celor două lungi escale în Africa de Sud. Poate și din alte motive... Cert e că doresc să-mi las ancora să cadă în apele Trinidadului, și această cădere să fie prima de la Cape Town. Poate și pentru a avea timp destul cu să mă spăl...

Dar iată că... „Doman' Bernard! la telefon!" E Henry, barmanul clubului, care mă strigă de pe cheu. Mă reped pînă acolo. „Asta-i bună! De unde naiba îmi telefonezi, Henry?..." Vocea lui Henry e clară, netă, parcă venită din camera de alături.

— Sînt la Robben Island. La zece dimineața am rămas complet fără vînt și am fost nevoit să acostez în portulețul ăsta. Dă-i bătaie, bătrîne, am putea aștepta împreună să se pornească Sud-Estul și am pleca în doi. (Henry a pornit azi dimineață în zori, iar insula Robben se află chiar la ieșirea din Cape Town, la șapte mile de port.)

— De acord, Henry, dar nu pot părăsi Cape Town-ul înainte de mîine dimineața. Această ultimă seară e consacrată lui Joyce. Mîine însă, ridic negreșit ancora.

— O.K., îmi răspunse glasul lui Henry de-la celălalt capăt al firului. Să știi însă că dacă vîntul se pornește pînă atunci, eu o iau din loc. Și-n plus, nici vorbă de traversare directă. N-ai idee ce pace domnește pe insulița asta. Același lucru

trebuie să fie și pe Sfînta Elena și-ar fi idiot să trecem pe dinaintea ei fără să oprim. Primul sosit la Sfînta Elena așteaptă. O.K.?

— La urma urmei, fie și Sfînta Elena. Dar sper să te mai găsesc la Robben Island mîine, cînd voi veni!

Bye, bye, Joyce! *bye, bye*. Mary: *good bye*, prieteni dragi din Cape Town și din Africa de Sud! A sosit ceasul să ridic albele mele pînze în bătaia acestui vîntișor din sud-est care-mi șoptește că e timpul să pornesc din nou către acel orizont pe care nava mea nu-l va atinge niciodată. Dincolo de el însă se află alte tărîmuri, alți prieteni pe care aș vrea să-i cunosc nițel înainte de a trebui să-i părăsesc. Soartă de marinar, veșnic nemulțumit, care-și închipuie că ceea ce caută se găsește mereu mai departe, pe celălalt țărm...

De dată asta însă inima nu-mi sălta de bucurie cînd am simțit ancora smulgîndu-se de pe fundul acestui port în care amintirea atîtor prietenii ținea să mă păstreze. Exista Joyce, în primul rînd, Joyce care aștepta doar un cuvînt ca să depună pe punte rucsacul ei și să pornească, alături de mine, spre acele noi meleaguri.

Acest cuvînt, n-am îndrăznit să-l rostesc. Mi-a fost teamă. Poate mai tîrziu, da, dar nu acum. Voi reflecta, cînd voi fi singur în larg, în pacea și siguranța acestor mărețe forțe ale naturii care sînt soarele, vîntul și marea. S-ar putea ca răspunsul la întrebare să vină de la sine, ca o evidență. S-ar putea însă ca aceste divinități să rămînă mute, nava mea așijderi, și atunci voi fi nevoit să-mi dau singur răspunsul, cu riscul de a rupe un echilibru misterios.

Capitolul VII
CAPE TOWN — SFÎNTA ELENA: 1740 MILE

Plecarea în zorii zilei de 21 noiembrie. Vasele somnolează în bazinul pentru iahturi, iar vîntul de sud-est va începe să sufle abia după opt sau nouă, ca de obicei în această perioadă a anului, cînd timpul e frumos.

Mă servesc de godie ca să părăsesc acest minunat refugiu care m-a adăpostit vreme atît de îndelungată. Rex King a venit să-mi dea o mînă de ajutor, remorcîndu-mă cu „puișorul" său. Înarmat cu prețioasa vîslă curbată inspirată după cele pe care le-am utilizat în Asia, mă opintesc la pupa *Mariei-Thérèse II*, în timp ce Rex s-a înhămat la prova.

Joyce a venit să-mi ureze vînt prielnic, mare calmă și o traversare fără istorii. Silueta ei se va desena încă multă vreme pe cheul pustiu la acea oră matinală. Apoi, ca în fiecare dimineață, se va duce să lucreze la biroul ei. *Bye, bye*, Joyce! Fie ca divinitățile mării să vegheze asupra ta, în așteptarea răspunsului la întrebarea pe care le-am pus-o...

Rex a desfăcut parîma care-l lega de otrava lui *Marie-Thérèse II*. Briza s-a stîrnit, ușoară, ușoară de tot, și nava mea trasează un siaj abia vizibil, înaintînd în direcția ieșirii din port. Briza va rămîne slabă în continuare și voi pătrunde doar după cîteva ore în micul port al insulei Robben. *Wanda* nu mai este acolo. Henry a plecat în timpul nopții, profitînd de vîntul favorabil ce se pornise atunci. Acum, saltă probabil pe hulă, înjurînd năprasnic, întrucît are oroare de ruliu. Așa-i situația, ne vom revedea la Sfînta Elena, dacă divi-

nitățile cărora le place uneori să se joace cu destinele noastre o vor îngădui.

În ceea ce mă privește, voi aștepta vîntul de sud-est în rada acestui minuscul și liniștit port. Am chef să rămîn o zi la ancoră ca să rînduiesc diversele lucruri fără să trebuiască să am grijă de menținerea capului și de alte îndeletniciri mărunte, firești pentru primele zile de mare. Și apoi, e atîta pace, atîta liniște aici! Acest răgaz îmi va permite să pun nițică ordine în idei, dar și în interiorul cabinei. Trinchetinii gemeni au fost conștiincios înfrîngați pe tangoanele respective, putînd fi puse în serviciu într-un minut. Pînă una-alta vor sta așa, fiindcă nu jènează cu nimic velele obișnuite de marș.

O cină strașnică pentru diseară: pilaf cu carne de vită din conservă și curry, linte. Am masa asigurată pe două zile.

Vîntul de sud-est a pornit să bată în timpul nopții ca să scadă spre dimineață. Oricum, e timpul să ridic ancora. Cît e, e de-ajuns. La drum, spre larg, ca nu cumva să fiu prins de una din acele violente izbucniri ale vîntului de nord-vest ce se dezlănțuie frecvent în această parte a coastei. Ca să nu mai vorbesc de curenții, nu întotdeauna regulați, și de vînturile schimbătoare. Henry Pidgeon a avut parte de așa ceva: la două zile după ce părăsise Cape Town-ul, se trezea pe o plajă, la vreo sută de mile mai la nord, și e un adevărat miracol că și-a putut salva nava eșuată preț de aproape o săptămînă pe acest țărm rău famat.

Vîntul, la început foarte slab, s-a modificat în timpul nopții, conducîndu-l pe *Islander*, care naviga cu timona fixată, în timp ce Pidgeon dormea în cabină, pe unica plajă cu nisip din zonă. Eol a fost însă generos, acceptînd să nu-și deschidă botul timp de o săptămînă, ceea ce nu i se prea întîmplă în regiunea Capului!

În larg, așadar! Taica Eol nu-i mereu în toane bune prin locurile astea. În primele zile însă avea să sufle potolit, fără

să agite prea tare nici marea, și nici stomacul meu dezobișnuit cu viața din larg.

În prima zi de mare zeitățile locale mă răsfață: pinguini, cormorani și corbi de mare îmi fac o escortă imperială. Este de necrezut cît poate fremăta de viață marea, în timpul verii, în împrejurimile Capului Bunei Speranțe. Bancuri de sardele, bancuri de macrouri, mii de păsări marine înotînd și plonjînd în căutarea hranei.

Corbii albi de mare mă amuză și mă interesează cel mai mult. Zburînd la mare înălțime, ei plonjează asupra bancurilor de sardele, scoțînd veritabile țipete de bucurie, cu aripile lipite de corp, aidoma unei rafale de rachete anticar lansate de un avion de asalt. Uneori e un adevărat bombardament de aceste splendide păsări, negru cu alb, prăvălindu-se din cer în stoluri urlătoare de cîte patruzeci-cincizeci de zburătoare înfometate.

Cormoranii sînt mai potoliți. De altfel, am impresia că sînt muți, pentru că n-am auzit niciodată un cormoran scoțînd vreun sunet. Dimpotrivă, pinguinii sînt mai interesanți, deși nu fac nici salturi primejdioase, nici bombardamente spectaculoase. Înoată în găști compacte, mai tot timpul sub apă, scoțînd, aproape simultan, capul doar ca să pronunțe un soi de „On" timid, privindu-mă cu ochii lor rotunzi și mari. Risul de pe lume!

Sînt, de asemenea, multe foci. Plutesc pașnice, cu burta la soare, cu înotătoarele pe piept, cu nările la firul apei. Ai zice că-s niște prunci dolofani, dormind somnul cel dulce. Mă lasă să mă apropii pînă la cîțiva metri, apoi, ieșind din toropeală, își saltă capul și plonjează înspăimîntate într-o jerbă de spumă. „Focuțelor, fiți pe pace, vasul e plin de conserve, și-apoi habar n-am ce-ar trebui să fac ca să aburc pe puntea lui *Marie-Thérèse II* cele 150 sau 200 de kilograme de cărniță pe care o aveți!"

În plus, azi sînt fericit, sătul, vrăjit de tot ce văd. Trăiesc din plin și-i las și pe alții să trăiască. Pînă și pe stupizii ăștia de cormorani care trec razant pe deasupra punții, găsind tocmai atunci momentul s-o bombardeze cu ceva alb. Știu să vizeze, ticăloșii... ca și mine cînd pun mîna pe praștie!

La scăpătatul soarelui, însoțitorii mei acvatici se întorc la ei acasă, la Dosen Island, o insulă locuită de foci, presupun, în vreme ce *Marie-Thérèse II* își continuă solitară drumul, cu toate pînzele sus, cîrma automată a lui Marin Marie dovedindu-se o minune. Și este! Sînt necesare numai cîteva secunde ca să fie reglată pe direcția dorită: un simplu șurubfluture de slăbit pentru a orienta giruета, apoi șurubul e strîns și manevra s-a terminat.

Ce plăcut este să trăiești așa, să poți citi, scrie, bucătări, asculta muzică sau, pur și simplu, visa, privind cum rămîne în urma navei siajul trasat de această mică și miraculoasă cîrmă care muncește, neostoită, fără nazuri, douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru, că-i vreme bună sau rea, că suflă vîntul din prova, din travers sau din pupa!

Navighez două zile la rînd cu vînt larg, din sud-vest, tăria 2—3. Vreme splendidă, mare calmă, viteza 3—4 noduri. Peștii însă au dispărut, la fel și păsările, exceptînd uriașii albatroși, cu aripile ca lama unei săbii, și veșnicii petreli, păsărele minuscule prezente pe toate mările, fie ele calde sau reci.

Rutina de la bord s-a instalat: porridge și cafea cu lapte la micul dejun, stabilirea punctului navei către amiază cu o înălțime meridiană pentru latitudine și două înălțimi egale luate la soare puțin înainte și după miezul zilei pentru longitudine.

Acest calcul al longitudinii îți cam scoate peri albi; el poate fi făcut numai dacă soarele rămîne vizibil cel puțin

timp de un ceas la amiază. Ca atare, trebuie să rămîi moţ-popoţ pe punte, cînd ai prefera să-ţi iei liniştit masa în cabină.

Utilizam la acea vreme manualul lui S. de Neufville intitulat *Navigaţia fără logaritmi*, care prezenta un avantaj asupra efemeridelor nautice şi a tabelelor de navigaţie folosite în mod obişnuit pe vasele de război şi comerciale; el conţinea totul, pentru o perioadă de zece ani, efemeride şi tabele, astfel încît nu mai era nevoie să cumperi în fiecare an noi efemeride, care costă scump şi pe care rişti să le primeşti cu întîrziere dacă te afli în cine ştie ce colţ pierdut al lumii.

Pe de altă parte, manualul lui S. de Neufville are meritul de a nu fi prea voluminos. Prezintă însă şi un mic defect: n-am izbutit încă să pricep cum se descurcă autorul ca să calculeze o dreaptă cu ajutorul graficelor a căror simplitate o tot laudă.

Bardiaux, căruia i-am arătat cartea pe cînd ne mai aflam la Durban, a exclamat:

— Ah, o ai la bord? Şi eu! Dacă vrei, ţi-o dăruiesc. Ai reuşit să te prinzi cum e cu graficele alea?

— Nu încă. Dar în aşteptarea momentului, mă mulţumesc cu calculul longitudinii la interval de două ore, una înainte de amiază, alta după. Este extrem de simplu şi foarte bine explicat. În plus, n-am nevoie să cumpăr în fiecare an noi efemeride.

— Şi dacă soarele s-a ascuns după ce-ai luat prima înălţime şi nu-ţi mai vine la întîlnire cînd vrei s-o iei pe a doua?

— Ei bine, în cazul ăsta am dat chix; dar aşa ceva se întîmplă destul de rar pentru că iau patru-cinci înălţimi înaintea amiezii (notînd la fiecare ora pe cronometru) şi aştept soarele la asfinţit. Imposibil să le ratez pe toate cinci, măcar una sau două tot reuşesc să iau.

Bardiaux dă din cap:

— Pe timp frumos o scoți la capăt, dar pe vreme rea nu trebuie să fie prea amuzant să stai un ceas întreg pe punte jucîndu-te „de-a baba oarba" cu soarele, în timp ce nava ta încearcă să-ți facă vînt în apă!... Metoda de care mă servesc eu este copilărește de simplă. N-ai auzit niciodată de tabelele lui Dieumegard? Încearcă să ți le procuri. Ocupă de două ori mai puțin loc decît tomul lui Neufville și-ai să pricepi din primul foc cum poate fi trasată o dreaptă de înălțime, aproape fără să observi că ai trasat-o, într-atît e de lesne! Un singur inconvenient: anual, vei avea nevoie de noi efemeride nautice.

În cazul acesta, nici vorbă să-mi schimb metoda. Sistemul lui Neufville, care permite conservarea timp de zece ani a aceluiași manual, mi se pare cea mai potrivită cu problemele unui hoinar prin mările tropicale. Cît privește misterioasele grafice, voi sfîrși odată și odată să dau peste un ofițer francez de marină care să aibă gentilețea să-mi explice cum se procedează cu ele, afară de cazul cînd țeasta mea plină de oase va izbuti să găsească rezolvarea de una singură! Pînă atunci, însă, chestia cu graficele e sanscrită curată pentru mine.

Ulterior, misterul graficelor a fost elucidat la Sfînta Elena, unde ofițerii de pe *Lagrandière* s-au ocupat, cu amabilitate și competență, să mi-l deslușească. Cu aceeași ocazie, au profitat să mă învețe manipularea tabelelor lui Dieumegard. Bardiaux avea dreptate. În materie de simplitate e greu să găsești ceva mai bun... în afara graficelor lui Neufville, care-ți oferă simultan și dreapta de înălțime și azimutul, fără a mai fi nevoie de un calcul suplimentar pentru obținerea acestuia din urmă.

Cititorului care posedă un velier și pe care metoda lui Neufville îl interesează, îi pot da doar un mic sfat: să-și

procure volumul respectiv și-i garantez că problema latitudinii nu va prezenta nici cea mai mică dificultate. Și nici aceea a longitudinii, folosind metoda înălțimilor egale, înainte și după amiază. În douăzeci de minute el va înțelege și va fi capabil să refacă acest calcul simplu fără să-și tortureze meningele.

Dar, cititorule, dacă vei porni la calcularea unei drepte de înălțime cu ajutorul graficelor, atunci din două, una:

Ori te vei întreba cum de am găsit chestia asta dificilă, și, în acest caz, bravo și felicitări;

Ori te vei întreba cum poate domnul de Neufville să socoată că așa ceva e ușor. Lucrul cel mai înțelept în ocurență e.să iei tabelele sub braț, să cauți un ofițer de marină și să-l rogi frumos să aibă amabilitatea să-ți explice chinezăria asta.

Ofițerii de marină fiind, în marea lor majoritate, niște oameni de ispravă și săritori, cel solicitat va fi, mai mult ca sigur, fericit să te poată depana: „Firește, sigur că da, ia arătați-mi despre ce-i vorba". Iar în sinea lui, își va spune: „Treabă de cîteva minute."

În atare situație, cititorule, poți să te desfeți în voie cu spectacolul oferit de un jonglor de logaritmi transpirînd deasupra unei probleme într-atît de simple, încît va căuta rezolvarea ei cine știe unde. După o jumătate de oră ai să-l auzi spunînd că trebuie să existe o eroare undeva în blestematele astea de grafice, deoarece cu siguranță s-a încurcat în termeni ca „unghiul la pol", sau „colatitudine", pe care i-a învățat într-alt fel. S-ar putea chiar să-ți propună, în anume loc, să adaugi sau să scazi 180° ori 12 ore.

Și-i perfect posibil ca după un ceas să te desparți de acest fermecător băiat înavuțit cu cîteva foi de hîrtie pline de tot soiul de calcule, absolut de neînțeles pentru *vulgum pecus*, din care facem noi parte. Că să nu mai vorbim de migrena

țeapănă care te va însoți în timp ce cobori pasarela vasului salvator.

Nu glumesc deloc: am pățit-o de două ori, o dată la Durban, altădată la Cape Town. Și martor mi-e Dumnezeu că nici celor doi profesori, nici mie nu ne lipsise bunăvoința! S-ar putea însă, la urma urmei, să fiu eu nițeluș mai greu de cap.

Marie-Thérèse II e în prezent destul de departe de coastă. Vîntul, cam slab la plecare, sufla acum din sud-sud-est, îndeajuns de tărișor. Schimbarea murelor velei mari și ale artimonului. Ridic trinchetinul babord, iar pe celălalt îl coborî și-l înfășor pe tangonul său. Nava înaintează în medie cu cinci noduri, parcurgînd 240 mile în 48 de ore, fără ruliu și fără tangaj, descurcîndu-se singură, ziua ca și noaptea. Cerul e de o uluitoare limpezime, stelele se văd toate, chiar și cele ce străjuiesc linia orizontului. Marea e fosforescentă. Nici un nor. O navigație de vis, fără necazuri, fără serviciu de cart la timonă. Ah, dac-ar putea fi mereu așa!

Ca atare, mă ocup cu ce-mi place: citesc, ascult muzică, mai cu seamă seara, cînd recepția pe unde scurte e mai bună, gătesc (asta-mi place cel mai puțin).

Spre propria-mi surprindere mă trezesc curățindu-mi sarturile cu peria de sîrmă, ungîndu-le și apoi înfășurîndu-le cu fîșii de pînză pînă la doi metri deasupra punții, ca să le feresc de stropii de apă proveniți din spargerea valurilor. Hotărît lucru, moralul e bun!

Seara, radioul anunță o violentă furtună în largul Capului Bunei Speranțe. În ceea ce mă privește, sînt departe: briza se va-nmuia puțin în timpul nopții, ca să-și recapete vigoarea a doua zi. Cerul însă începe să se acopere cu nori înalți, cirus și altocumulus.

Harry Pidgeon tocmai (citesc povestirea traversării sale) a fost intrigat de cerul veșnic acoperit între Cape Town și

Sfînta Elena, fapt care l-a obligat să aleagă o aterizare pe direcția est-vest, mai sigură, dar care l-a făcut să piardă o zi sau două pentru a se plasa mult înspre est de Sfînta Elena, ca abia apoi să schimbe capul și să înainteze spre vest, direct pe insulă.

Și serviciile meteorologice din Cape Town mi-au vorbit de vremea închisă ce domnește peste această porțiune a Atlanticului în mod aproape permanent, însă cu vînturi aproape totdeauna maniabile și regulate. O adevărată plimbare pentru domnișoare, mi-au zis ei, dar riscați să nu vedeți prea des soarele.

Cu metoda calculatului longitudinii prin două înălțimi egale, înaintea și după trecerea soarelui de meridian, șansele mele de a face punctul, fără erori prea mari, erau destul de reduse. Pentru moment, mergea și așa, luînd eu patru sau cinci înălțimi înainte de amiază și tot atîtea după. Bravul meu ceas de buzunar Omega funcționa perfect; de altfel, ora exactă difuzată foarte distinct de B.B.C. mi-ar fi putut permite să navighez folosind chiar și un ceas-deșteptător!

Lipsind soarele, marea a devenit cenușie și parcă moartă. Cînd îmi voi regăsi micuții mei pești-piloți, neobosiții călători ai mărilor tropicale? Aici, între Cape Town și Sfînta Elena, nu vezi o mită în mare, darmite un pește.

Numai cîțiva albatroși, cu corpul masiv susținut de aripile lor lungi și înguste, zboară razant cu marea, dispar în găvanele valurilor, ca să apară apoi exact acolo unde nu te aștepți să-i vezi.

Aceste păsări din mările reci mi se par cam nelalocul lor în sectorul în care ne aflăm, tropical după poziția sa geografică, deși destul de rece și deloc însorit.

Petrelii sînt prezenți, ca pretutindeni pe oceane, familiari fără exces, drăguți și grațioși, zburînd foarte aproape de vas, răzînd crestele valurilor din care-și iau Dumnezeu știe

ce hrană, pentru că, cu unul, nu i-am văzut niciodată cufundîndu-și ciocul. În schimb, din cînd în cînd, ating cu piciorușul apa și cred că-și folosesc lăbuța lor palmată ca să-și facă un vînt înaintea unui viraj în unghi drept.

Unde or fi dormind amicii mei, petrolii? În nici un caz pe insula Sfînta Elena, și nici pe coastele Africii, deoarece îi mai disting și acum, în amurg, zigzagînd neostenit pe deasupra mării.

Să doarmă oare pe *Marie-Thérèse II?* Nu, din păcate, căci mi-ar fi plăcut să-i invit și să-i domesticesc. În fond, de ce nu? Pe cînd eram cu *Marie-Thérèse* în Oceanul Indian, devenisem doar prietenul unei *margouilla*, acea minusculă șopîrlă din țările calde căreia ventuzele de pe labe îi permit să umble pe ziduri și pe tavane. Această vietate (cam idioată, fie vorba între noi) suferea pesemne de amnezie pentru că mereu cădea în cutiuța cu lapte condensat pe care i-o lăsam deschisă ca să se poată servi ca o persoană mare; trebuia deci să o extrag de acolo, să o spăl cu apă dulce ca să se ducă zahărul și s-o usuc minuțios cu bumbac (nu cu dezgustătoarea cîrpă de la bucătărie...).

Partea cea mai nostimă e că această șopîrliță făcea casă bună cu un greiere fantomă, înzestrat cu o prea frumoasă voce, dar pe care n-am reușit niciodată să-l descopăr ca să-i ofer și lui lapte condensat. Temîndu-mă c-am să-l văd într-o zi mort de foame, îi lăsam în permanență cîteva boabe de orez pe capacul unei cutii de țigări. Nu știu dacă greierașul meu prospera, dar știu precis că libărcile și gîndacii zburători se îngrășau văzînd cu ochii... Altminteri, ținte ideale pentru sabarcana mea. În tot timpul traversării Oceanului Indian, la bordul *Mariei-Thérèse* sezonul de vînătoare a fost permanent deschis. Și cînd te gîndești că sînt oameni care-și închipuie că nu există distracții pentru un navigator solitar!... Păi, imaginați-vă: vînătoare cu sabarcana în jungla crăti-

ţelor şi a veselei, reanimarea şi baia micuţei şopîrle pe care trebuia s-o reîncălzesc cu răsuflarea, inventarierea micilor mei peştişori piloţi ca să mă asigur, în fiece dimineaţă, că nici unul n-a sfîrşit în pîntecele vreunui rechin braconier.

Erau patru la număr, înotînd înaintea vasului, protejaţi de valul de însoţire prova de muşcăturile lacomelor dorade. Nu părăseau niciodată acest val, exceptînd momentele cînd se năpusteau, voraci, asupra minusculilor peşti zburători, nu mai mari decît un băţ de chibrit, care nu învăţaseră încă să zboare. Săreau în aer, la cincizeci-şaizeci de centimetri în faţa etravei, cădeau, uneori pe spate, şi încercau disperaţi să mai sară o dată. Aidoma unor săgeţi, peştii pilot se repezeau la ei, haţ! şi peste o clipă erau din nou în valul de însoţire, gata pentru un nou atac fulger.

Doradele se numărau şi ele printre amicii mei. Din două motive. În primul rînd pentru că aceşti peşti sînt, poate, cei mai frumoşi pe care-i poţi vedea de la bordul unei nave, cu corpul lor lung, cu reflexe bleu-vert şi auriu, adunînd laolaltă forţă, supleţe, rapiditate în atac şi un colorit superb.

Celălalt motiv e că doradea e la fel de gustoasă şi friptă şi cu sos de curry. La circa un metru cît măsoară în medie, cu un singur exemplar ai hrana asigurată pe cîteva zile.

Vizavi de mine aceste superbe vietăţi încercau sentimente oarecum contradictorii: incontestabil, nava mea le interesa; eu, mult mai puţin, după ce două dintre ele au făcut cunoştinţă cu harponul. Marcate de mici cicatrici albe pe spate, ele continuau să înoate, ţinîndu-se însă în permanenţă la o distanţă respectuoasă de bord. Şi celelalte deveniseră circumspecte, exceptînd unele dăţi cînd, exact înainte de apusul soarelui sau în zori, veneau cîteodată foarte aproape.

Brusc, nici urmă de doradă timp de cîteva zile... M-au părăsit oare pentru totdeauna? Nu, şi aici e un mister. Cum

au putut-o regăsi pe *Marie-Thérèse* după o absență destul de îndelungată? Fiindcă erau aceleași, recognoscibile după cicatrice!

Aici însă, în acest sector al Atlanticului, marea este completamente pustie. Mai mult, pare chiar lipsită de viață, cu acea culoare cenușie pe care și-o va păstra optsprezece zile de-a rîndul cît va dura drumul pînă la Sfînta Elena. Mă voi reîntoarce; așadar, la vechii mei prieteni din cabină: toate aceste obiecte familiare, venite unul după altul să decoreze universul meu în miniatură în care trăiesc de cîțiva ani: cărțile rînduite cu grijă, în ordinea preferințelor, pe polițele lor făcute pe măsură, cu dragoste, și apoi decorate după chefiul pe care l-am avut în acel moment; perdeluțele bleu, împodobite cu triunghiuri albe, înconjurînd cabina aidoma unei procesiuni de nave simbolice, navigînd împreună împinse de același vînt; o hartă a Africii, în relief, sculptată în lemn și dăruită de Wilf în ajunul plecării din Cape Town. Toate aceste obiecte, cunoscute și dragi, constituind micul meu regat plutitor, liber, îndrăgostit de soare și de noi ținuturi. Regat liber? Hm! să nu exagerăm! Voi reveni asupra acestei sintagme... Pe mare, da, e libertate, o libertate completă, imensă ca și oceanul pe care plutește *Marie-Thérèse II*, la fel de frumoasă și aducătoare de pace ca și universul înstelat pe care-l contemplu noaptea.

Marea s-a dovedit însă a nu fi chiar atît de moartă cum mă lăsaseră să cred primele zile... Adormită parcă mai tot timpul, ea se trezește brusc către orele patru sau cinci ale după-amiezii, prinde să respire mai iute și nava mea începe să salte în chipul cel mai neplăcut cu putință.

Nu ține decît cîteva minute, cel mult un sfert de oră, după care își regăsește respirația ei adîncă, își reia somnul său calm.

Viața la bord a devenit cel puțin... burgheză. Am părăsit Cape Town-ul în urmă cu șapte zile: zile fără surprize, de parcă ar fi fost aranjate dinainte de o agenție de voiaj. Alizeul de sud-est s-a instalat aproape imediat după plecare, așa cum îl și prevăzuse buletinul „Pilot Chart", și acum suflă regulat, urmînd ritmul acela lent pe care știe să-l ia natura. Pe continente sînt patru anotimpuri pe an, și numai două în zonele ecuatoriale sau cele reglate de muson.

Aici, între Cape Town și Sfînta Elena, găsesc, la fiecare douăzeci și patru de ore, două anotimpuri în ceea ce privește alizeul: înainte de crepuscul pornește să sufle mai tare și *Marie-Thérèse II* se avîntă în noapte, trăgînd după sine trena ei spuzită de argintul stelelor. Către nouă sau zece dimineața, vîntul se domolește, iar spre unu ziua mai are atîta putere încît să facem două-trei noduri. Apoi, treptat, treptat, capătă forță și suflă așa pînă-n zori, obligînd elicea loch-ului să se învîrtă de zor. În primele șapte zile instrumentul a marcat 640 de mile, adică o medie zilnică de 91 de mile.

Săptămîna următoare mai adaug 743 de mile, ceea ce vrea să zică o medie zilnică de 108 mile. Bravo, *Marie-Thérèse II*, se vedea treaba că ai început să prinzi gust! În schimb, descopăr că elicea lochului a dispărut, înghițită probabil de vreun pește mare, rechin sau baracudă.

Moralul fiind deosebit de ridicat, decid să-mi confecționez o alta. Tai dintr-o scîndură o bucată lungă de vreo treizeci de centimetri, o ascut ușor la cele două extremități și prind în ele două aripioare decupate dintr-o foaie subțire de alamă, pe care le răsucesc după ochi. Drăcia asta e fixată pe axul loch-ului și... ura! se învîrte ca una adevărată.

Evident, nici vorbă de precizie și nici vorbă să mă încumet la un reglaj, operațiune delicată chiar dacă aș dispune de un loch-etalon. E însă de ajuns să compar indicațiile fur-

nizate de noua mea elice cu punctul pe hartă calculat la amiază cîteva zile de-a rîndul și socoteala-i gata: 93 de mile indicate de loch corespund unui parcurs real de 112 mile. Sigur, există și un vag curent favorabil, dar atît de slab încît n-am ținut niciodată seama de el. Pînă la pierderea elicei, poziția mea calculată pe hartă dădea o diferență doar de trei mile față de indicațiile loch-ului. Ca atare, n-are rost să despic firul de păr în patru!...

Stabilirea poziției devine tot mai greu de operat. Cerul, acoperit aproape în permanență de nori înalți, mă obligă să caut soarele cu sextantul, fără filtrele colorate. Șapte sau opt luări de înălțime efectuate înaintea amiezii abia îmi îngăduie să-l prind de două sau trei ori după ora meridianului. Asta înseamnă mai bine de un ceas și jumătate de stat pe punte.

La întoarcerea în cabină, în vederea calculării poziției, ochiul meu drept (cel cu care vizez soarele prin luneta sextantului) nu mai distinge culoarea verde de cea gri. Abia după o oră percepția culorii redevine normală. Lucrul mă cam îngrijorează și e cazul ca soarele să se arate cum trebuie, altminteri, adio Sfînta Elena! Mai bine ratez o escală decît să-mi stric vederea!

Ca măsură de precauție, notez în fiecare zi timpul necesar ca ochiul să redobîndească percepția culorii. Pînă în prezent, vederea normală se restabilește în mai puțin de un ceas și răstimpul necesar nu variază deloc. Pentru moment, deci, mecanismul nu s-a uzat încă. Atenție însă, cu treburile astea nu-i de joacă!...

Iarăși stupidul ăsta de albatros! Îl văd în fiecare zi de cînd am părăsit Cape Town-ul și a ajuns să mă calce pe nervi. Cu siguranță, el e cel care aduce norii și vremea asta nenorocită. În mările reci din jurul Capului albatroșii fac parte

din decor și ți-ar părea rău să nu-i întîlnești în compania focilor și a pinguinilor. Dar în plină zonă tropicală, la cîteva sute de mile de Sfînta Elena!

Sfînta Elena este acum la o azvîrlitură de băț: 160 de mile de parcurs, cu condiția ca mîine la amiază să pot determina precis poziția mea. Altminteri, va trebui să pun nava în pană pe timpul nopții și să navighez numai ziua ca să evit un contact nedorit de brutal cu țărmul...

A doua zi, 10 decembrie, soarele este prezent la întîlnire. O prea frumoasă înseninare îmi permite să iau trei înălțimi pe cinste și calculul poziției se face la mare fix: mai am doar 60 de mile de străbătut înainte de a lăsa ancora să cadă în rada Sfintei Elena. Voi sosi pe timpul nopții, așa cum cere tradiția: Singapore, Chagos, Durban, Cape Town și acum, Sfînta Elena! Istoria se repetă: toate aterizările mele, norocoase sau nefericite, s-au făcut noaptea!

Nici de data asta nu m-am înșelat. Vîntul, care în ultimele două zile slăbise, se intensifică deodată și *Marie-Thérèse II* pornește ca din praștie. „Vajnice Eol, moderează-ți, zău, un pic zelul, ca să pot dormi și eu liniștit noaptea asta, iar mîine să sosesc, proaspăt și odihnit, pe la un zece-unsprezece dimineața. Sau ai fi putut sufla ceva mai tărișor în ultimele două zile și atunci aș fi sosit azi după-amiază, ceea ce ar fi fost și mai bine!..."

De fapt, mi-am ales prost momentul ca să mă lamentez: cînd cineva a avut parte de șaptesprezece zile de timp frumos, fără cel mai mic necaz, fără luări de terțarole, fără o oră de calm plat, și fără să fi trebuit o dată să pună mîna pe timonă, acela să mulțumească divinităților mării în loc să bombăne că va sosi noaptea și că, doar în această ultimă zi, nu-și va face plinul de somn!

Această mulțumire o voi rosti diseară, înainte de apusul soarelui. Orice aș zice, o aterizare impecabilă rămîne pentru mine un soi de mister, ceva ireal. Acea mică pată albastru închis, care-se desprinde treptat de linia orizontului exact acolo unde te așteptai să apară, fără însă să fii chiar convins că așa va fi, se desenează încetul cu încetul și devine o insulă...

Știu, e idiot, dar emoția mă gîtuie. Pentru mine, treaba asta va ține întotdeauna de miracol: după cîteva săptămîni petrecute pe mare să vezi deodată cum apare o insulă acolo unde cu un ceas mai devreme nu vedeai decît apă, talazuri, nori și linia orizontului, intactă, eternă. De fiecare dată am încercat același amestec de mirare, de dragoste și de orgoliu la spectacolul genezei acestui nou tărîm, creat parcă pentru mine, prin mine.

Exact înainte de asfințit, cînd îndoielile începuseră să mă roadă, insula Sfînta Elena s-a desprins, molatic, din mare...

Noaptea mi-o petrec cu nava în pană, în vîntul insulei, așteptînd să se facă ziuă. Dimineața, văd pirogile de pescuit chiar în spatele promontoriului care delimitează rada Jamestown-ului. Apare și micuța biserică de care vorbesc instrucțiunile nautice. Duc binoclul la ochi și... recunosc un catarg pe care l-am mai văzut undeva! Henry a sosit. Nici o mișcare pe puntea *Wandei*, dar „puișorul" e legat la pupa ei. Mi se umple inima de bucurie... deși, cinstit vorbind, aș fi preferat s-o văd pe ea intrînd în port peste cîteva ceasuri.

Semnalul de ceață intră în acțiune și capul lui Henry se zărește, pentru o clipă, prin capacul cabinei, ca să dispară imediat. Trei detunături sfîșie liniștea. Semn că Henry e cu adevărat fericit de întîlnirea noastră, dacă strică pe ea trei cartușe de Colt 45! Îl văd cum sare în bărcuță, vîslește ca un apucat, urcă la bord și împreună pornim să căutăm

un loc de ancorare, cît mai aproape de coastă și de *Wanda*, unde rafalele de vînt venite dinspre vale se fac mai puțin simțite. Ancora cade la ora șapte dimineața.

— Șaptesprezece zile și douăsprezece ore pentru *Wanda*. La tine?

— Optsprezece zile în cap.

— Ia spune, ai dat și tu peste cerul ăla noros pînă la Sfînta Elena? Am crezut c-ai sărit peste escală. E ceea ce era cît p-aci să fac. Dacă în ultima zi nu izbuteam să prind soarele și încă perfect, renunțam.

— Același lucru și cu mine. De altfel, m-am întrebat nu o dată dacă în condițiile astea de timp închis și imposibilitate de localizare a poziției pe hartă, nu ți-ai văzut liniștit de drum pînă la insula Ascension.

— Bine c-ai reușit să găsești insula. Băieții de-aici sînt grozavi. Apropo, ai mîncat? Vino la bord: macrou prăjit și „Mardi Gras"! Nu-ți spune nimic ca mic dejun? Aici, e suficient să arunci în apă o sfoară c-un cîrlig ca să te îndopi cu macrouri. Te iau cu bărcuța mea și mai încolo îți dau o mînă de ajutor ca să montezi comedia aia pe care ai îndrăzneala s-o numești „puișor"! Ai să vezi, tipii de aici sînt formidabili!

— Și gagicuțele?

— *Plenty!...**

---

* Din belșug, sumedenie (în engleză în textul original). (N.T.)

Capitolul VIII
PE INSULA SFÎNTA ELENA

Văzută dinspre mare, Sfînta Elena apare ca o fortăreață enormă, masivă, ostilă, cu falezele sale abrupte, cu grohotișurile tivind văi înguste în care se năpustește vîntul, își sporește viteza și pare să fi smuls de pe piatră tot ce-ar fi năzuit să prindă aici rădăcini.

Pe fundul văilor, un pic de verdeață. Oh, extrem de săracă și, privită de pe mare, insula seamănă într-adevăr cu stînca aridă, martora sfîrșitului lui Napoleon, pe care ne-o descriu cărțile de istorie.

Însă, odată depășită grandoarea severă a litoralului, călătorul rămîne vrăjit de peisajul înconjurător: verdeață, miresme, culori.

Desigur, Napoleon era un prizonier, așa cum devine orice om din momentul în care-l înconjoară frontiere pe care nu-i e îngăduit să le treacă. Există însă o diferență ca de la cer la pămînt între felul în care era tratat un întemnițat acum două veacuri și tratamentul la care ar fi fost supus astăzi.

Clima de aici e de o infinită dulceață și de o puritate ce se reflectă pe fețele și în caracterul localnicilor, în moravurile lor, pline de gingășie și bunăvoință față de tot ce respiră, fie că-i om, fie că-i animal.

N-am fost încă în arhipelagul Tuamotu din Pacific. Mi-ar fi plăcut să pot face o comparație. Și dacă, la ceasul cînd scriu, îmi este total necunoscut locul de pe acest pămînt unde-mi vor odihni oasele, după escala la Sfînta Elena m-am

gîndit adesea la această insulă frumoasă, calmă și bună, la locuitorii ei, pe care nădăjduiesc să-i revăd într-o zi.

Sidi Young a fost primul nostru prieten. Maistru de dană, și-a petrecut întreaga viață pe țărm, întîlnindu-i pe toți predecesorii noștri, începînd cu Gerbault și Pidgeon; pe acesta din urmă, chiar de două ori.

Născut pe insulă, pe care n-a părăsit-o niciodată, exceptînd cîteva zile cît a stat la bordul vaselor de poscuit, Sidi reprezenta pentru Henry și pentru mine însăși esența acestor meleaguri, explicația lor.

Uimitor povestitor, știa să reînvie pentru noi chipurile navigatorilor pe care i-a cunoscut și pe care i-a îndrăgit, fără rezerve, mai cu seamă pe cei solitari. I-a îndrăgit cu discreție, simplu și adînc.

Într-o colonie obișnuită, un englez ar fi folosit, în cazul lui Sidi, termenul de „aborigen"; dar nu și aici, unde englezii zic „saint-helenieni" cînd vorbesc de persoane care, precum Sidi și compatrioții săi, sînt născuți-crescuți pe insulă.

Chiar din primele zile, Sidi și alți cîțiva ne-au adoptat. Făceam parte din marea lor familie, fără jumătăți de măsură. Cadou rar și prețios al unui mic popor care-ți spune: „Aici ești la tine acasă" și care o și gîndește.

Oarecum ca și pe insula Mauritius. Dar insulele Sfînta Elena și Mauritius nu pot fi comparate. Amîndouă sînt frumoase. Amîndouă au fost binecuvîntate de zei. Una însă este un buchet de trandafiri, cealaltă, doar o garoafă. De iubit, le iubesc pe amîndouă deopotrivă. Rămîn însă diferite.

Picaserăm într-un mic paradis...

— Hai să rămînem aici cîteva săptămîni. *Jeanne-d'Arc* și *La Grandière* sînt așteptate imediat după Anul Nou.

Pentru Henry, acesta va fi un prilej să facă, oarecum, cunoștință cu Marina militară franceză, iar pentru mine acela

de a regăsi, timp de cîteva zile, ambianța sănătoasă a aspiranților de marină și a superiorilor lor, ambianță care mi-a lăsat amintiri atît de plăcute cu ocazia escalei celor două nave, în urmă cu cîțiva ani, în insula Maritius.

Un mic nor întuneca însă aceste bucurii; era vorba de *Marie-Thérèse II*. La ultima scoatere pe uscat pe slipul de la Cape Town, puține zile înaintea plecării, atenția mi-a fost atrasă de o mică pată de umezeală pe coca, pată care s-a uscat într-o zi. Pentru un vas nou, era anormal.

Zgîrii ușurel cu vîrful unei șurubelnițe. Lemnul se mărunțește! Încerc nițel mai încolo: același rezultat. Lemnul e moale, parcă putred, exact în dreptul coastei.

Bizar, extrem de enervant, un pic deprimant de asemeni, dar nu deosebit de grav pentru că, în dreapta și în stînga, bordajul e perfect. Deci, n-am decît să decupez partea avariată și să peticesc locul. Două ore de muncă vor fi suficiente ca să înlocuiesc cei cîțiva centimetri pătrați de lemn putred cu unul sănătos și să călăfătuiesc totul.

Ciudat acest fenomen de putrezire care a cuprins lemnul în dreptul coastei ca să se oprească abia la fila de bordaj a coastei următoare. Să fie doar o pură întîmplare? Nu se poate ca zeitățile mării să-mi fi făcut figura asta!

Vîrful șurubelniței apasă în dreptul filei următoare... și pătrunde ca printr-un miez de pîine!...

Îmi îngheață sîngele în vine și simt ceea ce ar simți, probabil, un tată căruia medicul i-ar spune, direct și pe față, că fiul lui are lepră. Căci vasul meu e o părticică din mine. L-am zămislit cu tot ce posedam ca inteligență, suflet și energie. L-am văzut născîndu-se, crescînd, transformîndu-se, devenind frumos, aidoma unui copil care se preface în bărbat.

Și deodată, aflu că acest copil are lepră. Din vina mea, firește. Din vina zorului pe care l-am dat sub badamierul din insula Mauritius, a scîndurilor pe care le-am cumpărat de la un pezevenghi de negustor pentru că n-aveam răbdare

să aștept sosirea unui lot de scînduri, incomparabil mai bune, dar care veneau abia peste o lună și pe care n-aș fi dat mai mult, luîndu-le din depozitul unui prieten localnic.

Să aștepți o lună de zile e mult cînd ești șomer, cînd ai decis de la bun început că, avînd capitalul limitat pe care ai reușit să-l agonisești, trebuie să pornești într-o nemiloasă cursă contra-cronometru!

În plus, erau atîtea și atîtea noțiuni elementare pe care le ignoram în momentul în care m-am apucat s-o construiesc pe *Marie-Thérèse II*! Printre altele, și importanța unui temeinic badijonaj al scîndurilor și al coastelor cu creozot sau cu oricare alt produs similar ca să evit putrezirea. Chiar și cu banalul gaz de lampă! Toate acestea le-am aflat ulterior la Durban, la Cape Town, prin mijlocirea muncitorilor portuari, a lui Henry și a multor altora. Și sînt încă destule lucruri pe care abia urmează să le învăț.

Înainte de a mă apuca de treaba asta, îl rugasem pe taică-meu să-mi trimită o carte, despre care auzisem, tratînd problema construcției navelor din lemn. Pentru mine respectiva lucrare a rămas de neînțeles. Dar nu numai pentru mine ci și pentru un prieten competent din insula Mauritius, pe care l-am rugat s-o citească și care mi-a restituit-o cu următorul comentariu: „E de nefolosit. Ai zice că autorul s-a străduit să facă atît de obscură construcția unui velier, încît amatorul, în loc să se apuce să-l facă el singur, va prefera să se adreseze unui șantier."

Sigur, tratatele bune despre construcția navelor din lemn sînt foarte rare; mă refer la lucrări destinate nespecialiștilor. Iar cînd spun: „construcție", nu mă refer numai la modul în care trebuie executat montajul unei nave, ci la tot ce presupune această operațiune. Aici se înscrie și conservarea lemnului; e chiar unul din elementele importante ale construc-

ţiei. Nici Henry nu găsise nimic printre cărţile apărute în Anglia.

Şi totuşi, există o lucrare foarte completă. A fost editată în America şi tratează temeinic tot ce este necesar să ştii în legătură cu acest subiect: conservarea lemnului, moduri de construcţie, călăfătuirea etc... Am citit-o, dar mult mai tîrziu.

Păcat că n-a fost tradusă şi în franceză. Şi de asemeni păcat că n-am auzit de ea pe cînd mă aflam în insula Mauritius. De altfel, adesea se întîmplă aşa: începi prin a comite greşeala, apoi o plăteşti, ca după aceea să afli cum ai fi putut evita o puzderie de necazuri.

Acum că mi-am deşertat sufletul, să revenim la Cape Town, cu trei zile înaintea plecării, cînd o verificare completă scotea la iveală patru file de bordaj atinse, toate patru în dreptul aceleiaşi coaste. Grav, foarte grav. Parcă mă lovise cineva cu leuca-n cap, îmi se sleise toată vlaga, fiindcă era clar că vinovata e chiar coasta respectivă, spre disperarea mea chiar o varangă. Deja schimbarea unei coaste e departe de a fi o partidă de plăcere, darmite cînd e vorba de o varangă. Mai cu seamă cu mijloacele financiare de care dispuneam!

Firește, munca aveam s-o fac cu propriile mele mîini. Dar mai trebuia să am şi lemnul necesar, ca să nu mai vorbesc de foarte îndelungata şedere a navei pe uscat impusă de respectiva reparaţie. Va fi nevoie să scot arborii pentru a putea desprinde carlinga ţintuită pe varange, după ce, în prealabil, voi fi spart şi extras tot lestul interior de beton. Iar după aceea, adică după ce am schimbat varanga, să aşez totul la loc. Şi să înlocuiesc şi patru file de bordaj. Pe puţin două luni de muncă. Şi-n orice caz, mult mai multe parale decît aveam eu.

Consiliu de război cu Henry: doi medici sfătuindu-se asupra unui caz disperat. Pînă la urmă, hotărîm să executăm operațiunea în Antile, Henry urmînd să-mi dea o mînă de ajutor. Nivelul moralului a sărit ușurel.

Procedăm împreună la un pansament de urgență, precedat de o primă investigație ca să vedem exact despre ce-i vorba: toate filele putrede din dreptul varangei sînt desprinse și aceasta apare... perfect sănătoasă. Ceea ce putrezise era o întăritură din lemn care contaminase filele de bordaj. Deci, șarpanta e intactă, vor fi înlocuite doar filele. Dar asta mai tîrziu, sub cocotierii Antilelor!

Încerc ușurarea cuiva care credea că-i va fi amputat un membru și, cînd colo, află că are de îngrijit doar o bubiță. De altfel, am trăit eu așa ceva aproape de piciorul meu drept.

Reparația provizorie e efectuată folosindu-se un lemn bun, copios badijonat cu creozot. Călăfătuire, după care *Marie-Thérèse II* revine în elementul său, hotărîtă să-l părăsească odată atinse Antilele.

De cum am ajuns pe Sfînta Elena, un anumit obiect mi-a atras imediat atenția: o macara instalată pe dig.

Întrebat, Sidi m-a lămurit că respectiva macara slujea la scoaterea din apă a două zdravene pescadoare ancorate în radă, fiecare din ele reprezentînd dublul greutății navei mele. Pescadoarele sînt pur și simplu depuse pe chei, li se aplică vopseaua submarină, după care macaraua le repune în apă. Firește, cînd marea e potolită, fiindcă uneori insula e vizitată de niște talazuri uriașe și atunci trebuie așteptat.

Desfășurarea operațiunilor a fost decisă într-un nou consiliu de război. Eu urma să mă duc la responsabilul cu manevrele portuare și să-i explic despre ce-i vorba: adică, scoaterea *Marici-Thérèse II* pe uscat cu ajutorul macaralei, urmînd ca ea să rămînă pe chei două-trei săptămîni, timp în care

voi înlocui filele de bordaj avariate. Ne-am înțeles pe loc. Prețul? O mie de franci pentru scoaterea navei din apă și repunerea ei, odată lucrul terminat, plus 15 franci pentru fiecare zi cît stă pe uscat. Cu alte cuvinte, o adevărată pleașcă!

Există și lemnul necesar la un depozit al statului. Un excelent lemn african la un preț neverosimil de mic. Ceva de ordinul a cinci-șase mii de franci pentru întreaga cantitate. Iarăși pomană. Iar munca va fi curată plăcere într-o astfel de țară.

— Fix peste o săptămînă să fii scos pe cheu, pînă atunci sînt la rînd trei vase mici de pescuit care au nevoie de reparații urgente. Dar ai să vezi, merge repede, mă asigură Sidi.

Henry e bucuros să afle vestea cea bună, apropiatul sfîrșit a ceea ce constituia pentru mine o grijă permanentă. „Ne apucăm împreună de copaia asta a ta și-n doi timpi și trei mișcări am isprăvit treaba."

Una din particularitățile lui Henry este aceea de a nu putea rămîne inactiv din momentul în care a întrezărit că ar fi ceva de lucru, indiferent ce.

— Hai chiar acum pe uscat să triem lemnul din depozitul guvernamental, îmi propune Henry.

— Păi și măsurile? Să așteptăm măcar să-mi pună nava pe cheu ca să știm despre ce-i vorba.

— Și dacă se găsește un altul care să aibă nevoie de cherestea și ne umflă cele mai bune scînduri?

Idee plină de bun simț, fapt pentru care ne și deplasăm la fața locului, unde alegem vreo zece scînduri ce ne sînt rezervate cu amabilitate. „S-ar putea să nu avem nevoie chiar de toate, dar poți să știi?"

Magazionerul ne înțelege și acceptă: „Nu vă faceți griji, am aici într-un colț niște cherestea excelentă și perfect uscată. Am pus-o deoparte pentru velierul unchiului meu,

dar am să-i vorbesc de dumneavoastră şi o să v-o cedeze pentru că oricum nu-i grăbit să înceapă lucrarea."

Odată rezolvată problema scîndurilor, ne apucăm să flecărim de una, de alta. Din vorbă-n vorbă, ajungem şi la vînătoarea submarină.

— Peşti? Sigur că sînt. Nu grozav de mari, cel puţin nu în radă, dar o să găsiţi sumedenie în jurul epavei petrolierului care-i la cîteva braţe adîncime în stînga locului vostru de ancorare. Curios, dar cei mai mulţi sînt în partea de dindărăt a epavei. Mai ales peşti-papagal.

Ia te uită! Mai mîncăm şi altceva decît macrourile pe care, de cîteva zile, îi îngurgităm în doze masive; sînt puzderie, în rada portului şi chiar şi în jurul locului nostru de ancorare.

În prezent, lucrurile se petrec cam aşa: la ora micului dejun, Henry mă strigă şi trec la bordul *Wandei*. Primusul este aprins, uleiul din tigaie încins şi Henry îmi pasează peştii, unul după altul, la interval de cîteva secunde. E suficient să arunci undiţa în apă că ai şi scos unul. Curăţatul îmi revine, Henry detestînd să umble în burta peştilor. Eu, nu.

— Cîţi poţi înghiţi? doi? trei?

Îi indic cifra şi cînd numărul e atins, la tigaie cu ei! Inutil să scoatem mai mulţi, gîndindu-ne şi la dejun. Cel mult unul în plus pentru momeală, restul înaintea mesei de prînz şi a cinei. Dar o mică variaţie n-ar fi de lepădat, introducînd în meniu şi niscaiva papagali (din cei care înoată, nu care zboară!).

— Şi cu epava aia, ce-i? nimic interesant în afară de peştii-papagal?

— S-au găsit cîteva lăzi cu sticle de whisky, dar au fost descoperite prea tîrziu, apa de mare apucase să le deterioreze. De nebăut. Rămîne elicea din bronz. Din nenorocire, Sfînta Elena nu dispune de nici un aparat pentru scufundări. În plus, cum ar putea fi desprinsă de pe axul ei fără su-

dură? Aici, pe insula asta a noastră, nu sîntem utilați pentru genul acesta de operațiuni. Păcat, pentru că la prețul la care se vinde bronzul...

Schimb o privire cu Henry; amîndoi ne gîndim la același lucru: acel aparat de scufundare pe care l-am folosit pe insula Mauritius și pe care l-am ameliorat la Durban, făcîndu-l mai maniabil. Problema l-a interesat pe Henry și am discutat-o nu o dată, căutînd soluția optimă.

La Durban, sistemul se compunea dintr-un recipient pe post de plămîn artificial, mai exact dintr-un bidon cilindric de douăzeci de litri, căruia i-am detașat complet capacul de deasupra. În jurul orificiului am fixat un lest, tot de vreo douăzeci de kile, astfel încît bidonul să se scufunde în apă, cu gura în jos, comprimînd în el o anumită cantitate de aer, aidoma clopotului scafandrilor. Cu ajutorul unei frînghii se poate regla adîncimea de imersiune a acestui „plămîn artificial".

Un furtun din material plastic este introdus înăuntrul bidonului prin deschizătura de jos și împins pînă aproape de fundul acestuia, acum pe post de „plafon", adică la limita de sus a aerului înmagazinat. La celălalt capăt al furtunului, am fixat o priză bucală de la un respirator obișnuit pentru vînătoare submarină. Acest utilaj barbar, dar lesne de confecționat, îmi permitea, la Durban, să rămîn un minut la o adîncime de doi metri, respirînd normal cei douăzeci de litri de aer pe care-i conținea bidonul.*

Problema era cum să fie reîncărcat acest rezervor.

Henry s-a orientat către ideea unei pompe de aer și geniul său mecanic i-a sugerat diverse soluții. Dacă am fi avut bani,

* Pe insula Mauritius m-am folosit de un butoi metalic de două sute de litri, ceea ce-mi îngăduia să respir douăzeci de minute sub apă. Era însă mult prea greoi și incomod. (N.A.)

nu mai era nici o problemă: Henry ar fi desenat o pompă, practică, eficace şi de dimensiuni reduse, iar un strungar ar fi fabricat-o. Chiar şi fără bani, Henry ar fi putut realiza prin propriile-i puteri o pompă: o sticlă tăiată în două ar fi reprezentat cilindrul, de gîtul ei urmînd să fie fixat furtunul care ar fi condus aerul la clopotul submarin. Ne-ar fi trebuit însă mult timp, ţinînd mai ales seama de multiplele tatonări necesare.

Imaginaţia mea s-a îndreptat către o idee cu totul diferită de aceea a pompei clasice, căreia Henry nu-i mai venea de hac.

Dacă vrem să transportăm apă sau aer, există mai multe mijloace: unul din ele constă în expedierea corpului respectiv, lichid sau gazos, cu ajutorul unei pompe aspiro-respingătoare, prin intermediul unui furtun. Celălalt mijloc, ei bine! e la mintea chiar şi a unei găini şi vechi de cînd lumea: găleata, pur şi simplu, găleata. Mai ales cînd trebuie să te descurci cu ce se găseşte la bord. Ori, o găleată se găseşte oricînd; o pompă sau o cumpără, sau o faci.

Pînă la urmă, Henry s-a raliat la ideea mea: reîncărcarea „plăminului artificial" se va realiza prin mijlocirea unui alt bidon, identic cu primul, care va transporta aerul după principiul clopotului submarin.

În teorie, metoda cea mai simplă era ca un al doilea personaj să expedieze regulat bidonul-rezervă cît mai aproape de „plăminul artificial" şi niţel mai jos decît acesta. Plonjorul n-avea altceva de făcut decît să răstoarne recipientul numărul 2 exact sub gura bidonului numărul 1. Aerul va ţîşni şi-l va umple.

Practic deci, plonjorul care se află sub apă nu ca să se delecteze privind peştii, ci ca să facă ceva util, va obţine primenirea aerului cu ajutorul omului de pe punte, el putînd să-şi vadă de treburi pe o rază corespunzătoare lungimii furtunului care îl leagă de „plăminul artificial". —

Şi iată cum aveam să atingem scopul propus, utilizînd doar mijloace de bord.

În primul rînd, aveam nevoie de un al doilea furtun: am adunat tot ce-am putut găsi ca furtun la bordul *Wandei* şi al *Marici-Thérèse II* şi le-am asamblat cu ajutorul unor racorduri decupate din diverse capete de teavă de aramă (galeriile tubulare pentru perdele sînt extrem de utile la bordul unui velier... ca şi alte „bunătăţi" culese de prin pubelele Iaht-Clubului din Cape Town!).

Am obţinut astfel un furtun flexibil de circa patru metri, una din extremităţile lui fiind fixată chiar la gura bidonului care servea drept „plămîn artificial"; prin acest furtun avea să se facă primenirea aerului. Celălalt capăt a fost introdus în bidonul destinat să aducă aerul proaspăt sub apă, apoi bidonul-rezervă a fost coborît cu o saulă în mare şi lăsat mai jos decît „plămînul".

Dar... miracolul nu s-a produs! Aerul din bidonul-rezervă nu voia în ruptul capului să-l părăsească şi să alimenteze „plămînul"!

Un prim bobîrnac peste nasul imbecilului care se credea un geniu, dar care uitase o elementară lege a fizicii, învăţată de el pe la zece sau doisprezece ani.

Henry e încîntat şi n-o ascunde: „Tu şi sistemul tău de trei lulele, trei surcele!" Dar tot el avea să-şi dea seama de ce n-ar funcţionat dispozitivul: „Găgănţi ce sîntem! Evident că n-avea cum să funcţioneze, altminteri n-ar mai fi fost nevoie ca un deştept să se scoale înaintea ălorlalţi şi să descopere principiul sifonului!"

Acum e Henry cel care dirijează operaţiunile: „Furtunul trebuie să plece din capacul de sus al bidonului, prin exterior. În felul acesta, aerul se va scurge în „plămîn" imediat ce bidonul în care e înmagazinat va atinge un nivel inferior. Ai înţeles, mînte de vrăbiuţă? În rest însă, ideea ta de a aduce aerul

cu ajutorul unui clopot nu-i chiar atît de idioată. Noroc că mai exist și eu ca să rezolv detaliile, măi *bloody French bastard!*

— Haide-hai, m-aș fi prins și singur, *bloody English tramp!*

Cînd începem să ne tratăm reciproc de „bastard de francuz" și „derbedeu de englez", adăugînd și adjectivul „afurisit", înseamnă că sîntem pe calea cea bună.

Racordul e fabricat dintr-o placă de aramă, găurită la mijloc, pe care sudăm o bucată de țeavă, tot de aramă (trăiască galeriile pentru perdele!), folosind pentru asta lampa de benzină și o baghetă de cositor. Apoi, racordul e nituit pe capacul de sus al bidonului, o rondelă de cauciuc tăiată dintr-o cameră de automobil asigurînd etanșeitatea.

De data asta dispozitivul funcționează „extra" și cobor, pentru o primă scufundare, la un metru și jumătate adîncime, Henry urmind să asigure aprovizionarea cu aer.

Pentru omul care respiră sub apă există întotdeauna ceva ce ține de miraculos atunci cînd contemplă acest mediu submarin, calm și voluptos, pe care Cousteau l-a numit atît de bine „Lumea tăcerii".

Rămăsesem suspendat, ca hipnotizat de spectacolul oferit de propria-mi navă plutind în acest mediu ireal, de liniile sale puternice și totodată grațioase.

O înghițitură zdravănă de apă mă readuce la suprafață:

— S-a stricat ceva, Henry?

— S-a stricat, francuz afurisit, că de zece minute transpir aici pe punte. Ce-ar fi dac-am inversa rolurile?

— Desigur, desigur, trebuia să mă previi!

Presimt că am să mă distrez de minune, fiindcă mă îndoiesc că Henry, care știe să facă atîtea, se va descurca onorabil în acest domeniu. Pe insula Mauriţius am văzut destui care, voind să se joace de-a peștii cu sistemul ăsta al meu, s-au um-

flăt înghițind la apă. E o mare greșeală să-ți imaginezi că acest aparat, altminteri extrem de simplu, e chiar la îndemîna oricui. Cu un pic de practică, merge. Dar la început...

Îi amintesc lui Henry regulile de bază:

— Cobori în același timp cu „plămînul" și, odată ajuns la destinație, nu te deplasezi decît pe plan orizontal. Înțeles? Dacă faci greșeala să urci mai sus decît „plămînul", chiar puțin de tot, presiunea aerului din el va fi superioară celei exercitate de apă asupra cutiei tale toracice. Aerul îți va sosi în gură cu presiune, ai să-ți pierzi capul și o să te văd urcînd la suprafață ținînd furtunul într-o mînă, înjurînd de toți sfinții și zicînd că trebuie să fii complet sărit de pe fix ca să-ți faci de lucru cu asemenea drăcovenii! Iar dacă te lași mai jos decît recipientul, vei respira greu din pricină că presiunea apei va fi mai mare decît cea din clopot. În acest caz, urcă nițel, dar foarte încet ca să nu depășești nivelul „plămînului", altminteri te vei trezi, mai mult ca sigur, azvîrlit ca un dop la suprafață. O ultimă recomandare: verifică dacă...

— Bine, bine, economisește-ți saliva, o să mă descurc perfect și de unul singur, tu fă bine și trimite-mi aer fără să tragi la aghioase.

Henry se scufundă, în timp ce eu filez ușurel frînghia atașată de bidon. Nu trece o clipă și iată-l pe Henry țîșnind din apă, tușind, scuipînd și blestemînd:

— Ai vreun necaz, Henry? Voiam să-ți spun mai devreme să sufli în furtun înainte de a plonja ca să nu riști să înghiți cîțiva litri de apă ce s-ar fi putut afla înăuntru...

Îmi aruncă o privire asasină, după care suflă în furtun.

A doua scufundare. De data asta rezistă patru secunde. Face progrese, băiatul! Nu mai înjură, dar e vizibil scîrbit.

— Ia zi, Bernard, crezi că un muritor de rînd se poate servi de scula asta fără să fi fost în prealabil campion de natație pe undeva prin Asia?

— Bineînțeles, bătrîne! Totul e să rămîi pe același plan cu clopotul. Uite, ia centura mea cu plumb și ține-te de bidon în timp ce eu vă cobor. Consolează-te, absolut toți care și-au făcut de lucru cu drăcia asta au debutat ieșind rapid la suprafață, la fel ca tine. Rămîi cît poți mai decontractat și ai să reușești!

Henry pare mai împăcat cu situația. A treia scufundare. Uite-l c-a prins șmecheria! Îl văd cum se desprinde de bidon și evoluează precaut în jurul lui. Dar după un minut e din nou la suprafață, tușind și scuipînd.

— Bestie ce ești! Fireşte, te-ai pus pe sforăit în loc să-mi trimiți aer!

Îmi cer, umil, iertare și adaug:

— Oricum, bătrîne, ai fost formidabil; n-am văzut încă pe nimeni să se descurce atît de repede ca tine (ceea ce e chiar adevărat).

La a patra scufundare, Henry e precum peștele în apă, în timp ce eu îi expediez, din treizeci în treizeci de secunde, rezerva de aer.

E și el hipnotizat de acest sentiment nou care cuprinde animalul terestru atunci cînd ajunge în împărăția viețuitoarelor submarine.

Timp de aproape douăzeci de minute Henry a rămas sub apă. Cînd a reapărut, în ochi i se citea extazul. La rîndul meu, eram undeva, departe, departe, pierdut în visare...

În visul meu apărea o goeletă mare de transport ancorată în apele calde ale unui golf tropical. Pe punte, un bărbat bronzat e ocupat să aprovizioneze cu aer patru camarazi de-ai săi care respiră prin cîte un furtun ce-i leagă, pe tuspatru, de un unic „plămîn" constituit dintr-un butoi metalic de 200 litri. Ei reușiseră să perfecționeze chiar sistemul folosit de noi prin aplicarea unui compensator (patent Cousteau-Gagnant) pe fiecare din tuburile de respirat. În felul acesta, „plămînul"

poate fi scufundat mai jos decît chila navei, iar scufundătorii se deplasează în toate sensurile, fără a fi stînjeniți în activitatea lor.

Ce fac acești oameni? Pentru moment, răzuie carena. În patru, treaba merge repede. Urmează apoi călăfătuirea profilactică în sectoarele suspecte și aplicarea unui amestec de ciment-ipsos-argilă peste părțile retușate. În cîteva ceasuri au terminat. Nu le va rămîne decît să badijoneze partea imersă a cocii cu un produs protector special, conceput să poată fi aplicat sub apă.

Visul s-a terminat. Henry prepară în cabina *Marici-Thérèse II* o cafea fierbinte. Așezat pe ruf, cuget la ce reprezintă în momentul de față carenarea unei goelete de 50—60 de tone în anumite zone lipsite de maree, cum sînt Antilele și majoritatea insulelor din Pacific. Există două metode:

Prima este să urci nava pe o cală de carenaj. Dar în aceste părți ale lumii, calele sînt rare și trebuie așteptat mult pînă-ți vine rîndul. În plus, operațiunile pe un șantier de balaj sînt foarte costisitoare, tocmai pentru că sînt puține la număr.

Cea de a doua constă în a răsturna carena. Asta înseamnă golirea navei de tot ce conține, inclusiv lestul interior, apoi culcarea ei cu chila scoasă din apă, trăgînd de arbori cu ajutorul palanelor. Firește, e nevoie de un loc cu apă adîncă și perfect calmă.

Această metodă e practicată, în unele din insule, prin asistența mutuală a două vase, unul slujind drept corp mort celuilalt. Cînd prima navă a isprăvit cu repararea operelor sale vii, sau cu operațiunile de întreținere, fiind culcată, pe rînd, cînd pe un bord, cînd pe altul, rolurile se inversează. Iar cînd, în sfîrșit, totul e gata, rămîne să reîmbarce, fiecare din ele, lestul și ceea ce a fost demontat.

Această operațiune, delicată în sine, se asociază și cu o mare pierdere de timp. Din această pricină, ca se amînă cît mai mult, deoarece imobilizarea simultană a două nave înseamnă „pagubă curată". Și uite așa, tot amînînd, frumoasa goeletă în vîrstă de numai cîțiva anișori devine prada moluștelor: robusta ei chilă va fi în scurt timp străbătută de lungi galerii, unele groase cît degetul, și goeleta, încă nouă, te va duce cu gîndul la un tînăr atlet care a exagerat cu eforturile: inima e o treanță, incapabilă să mai reziste la o adevărată încercare...

Inima ca o treanță... Am cunoscut senzația asta pe cînd călătoream, împreună cu Deshumeurs, la bordul lui *Snark;* într-o noapte, la întoarcerea noastră din Indochina, Deshumeurs era la cîrmă; ne aflam în largul insulei Poulocondore, cam la 150 de mile de capul Saint-Jacques.

Valurile erau scurte și dure, sfărîmate parcă de curentul din sud care ocolește promontoriul Camau și înfruntă musonul venit din sud-vest. Bătrînul *Snark* gemea din toate încheieturile.

Dormeam în cabină cînd am fost zgîlțîit de Deshumeurs.

— Mi-a și venit rîndul la cart? Da' cît e ceasul?

— Habar n-am și puțin îmi pasă! Vino la cîrmă, Bernard, s-a întîmplat ceva care nu-i a bună: am auzit chila troznind!

— Ai căpiat?

— S-ar putea, dar ia totuși cîrma, măcar o oră sau două, pînă mă liniștesc un pic. Mă jur că am auzit chila troznind și crede-mă, am simțit cum mi se răsucesc toate în mine simțind nava suferind atît de tare; ai fi zis că urlă de rău ce-i e!

Am trecut la cîrmă. Aparent, nu s-a întîmplat nimic. Marea e în continuare dură, arțăgoasă, dar atîta tot.

Deshumeurs trece la pompă, lucru pe care-l facem la fiecare schimbare de cart. Cînd o să se oprească din pompat? L-am înlocuit abia acum două ceasuri şi mi se pare ciudat să fie atîta apă de scos.

— Ascultă, Bernard, e ceva în neregulă aici: după cîtă apă am dat afară, cala ar trebui să fie uscată.

Deshumeurs va mai pompa încă vreo zece minute cu o pompă care la fiecare du-te-vino al pîrghiei zvîrle afară o jumătate de găleată... A avut dreptate, ceva a crăpat şi încă bine! pentru că din noaptea aceea şi pînă la sosire, o bună parte din timpul de odihnă ne-am petrecut-o pompînd şi iar pompînd. Cînd am sosit la capul Saint-Jacques aveam amîndoi nişte bicepşi de toată frumuseţea! Da' ne şi săturasem pînă peste cap şi de *Snark*, şi de golful Siam, şi de tot restul!

Abia după ce ne-am angajat pe rîul Saigon lucrurile s-au aranjat de la sine: pătrunzînd, o dată cu apa, prin fisurile de călăfătuire şi galeriile săpate de gîndacii de mare, mîlul s-a depus şi a colmatat, încetul cu încetul, nenumăratele noastre găuri de acces, inclusiv pe cele din chilă.

Două zile după ce am aruncat ancora în portul fluvial al Saigonului nu mai scoteam decît patru sau cinci găleţi de apă pe zi. O săptămînă mai tîrziu, o găleată la două-trei zile!

Nu ne mai rămînea altceva de făcut decît să-l vindem pe amăritul nostru de *Snark*, putrezit de la mărul catargelor la fundul chilei, inclusiv coca şi coastele. Bietul de el, devorat de gîndaci! Şi cînd te gîndeşti că nu aveam nici măcar o bărcuţă la bord ca să ne scăpăm păcătoasele noastre ciolane dacă o feşteleam între Singapore şi capul Saint-Jacques...

A urmat apoi acea preţioasă conversaţie cu un bătrîn pescar vietnamez, în timp ce *Snark* îşi dormea liniştit somnul cel de pe urmă cu pupa la cheu, pe rîul Saigon.

Pescarul asistase la plecarea noastră, acum opt luni. Firește, fără să creadă în reușită. Cum nu crezuse aproape nimeni, exceptînd cîțiva buni prieteni.

La întoarcere, credea nițel mai mult, deși cu anumite rezerve. Din toată aventura noastră, în ultimă instanță destul de banală, îl interesa cu adevărat un singur lucru: infiltrația de apă, sau mai curînd puzderia de infiltrații care ne-ar fi putut costa atît de scump.

— Deci, ați dat la pompă ca niște apucați? Da' cîlții, la ce-s atunci buni? Nu cunoașteți figura? În lipsă de cîlți, rumegușul de lemn dă rezultate aproape la fel de bune. Firește, nici cîlții, nici rumegușul nu fac cît niște balegă de vacă, uscată la soare și pisată pe urmă. Dar și cu cîteva găleți de rumeguș ați fi ieșit din încurcătură.

—...?

— Degeaba ai trăit o viață în Indochina dacă nu cunoști șmecheria asta. Ah, da! E adevărat, ai navigat cu pescarii din golful Siam. Pesemne ăia nu știu de figura asta, copilărește de simplă. De, pe coasta Annamului e altă rasă!

— ...?

— Între Singapore și Saigon, troaca voastră strîngea zilnic cîteva tone de apă, nu-i așa? Și uite că sînteți de două zile aici și nu adunați mai mult de două-trei găleți pe zi. De ce? Simplu, pentru că mîlul care plutește în apă rîului v-a astupat fisurile.

— Zău că nu era nevoie de tot acest discurs ca să pricepem ce s-a întîmplat, Ong Già *(ong*, formă de reverență pentru vîrstnici). Ne-am prins imediat.

— Atunci, n-ar fi fost nevoie decît de o mică sforțare în plus ca să pricepeți și restul: dacă mîlul ce plutește în rîu poate să astupe fisurile, înseamnă că există și alte materii care pot face lucrul acesta la fel de bine, dacă nu și mai bine. Uite, pe coasta Annamului folosim balega de vacă uscată

și apoi frecată între două pietre. E de ajuns să plonjezi sub coca având o cutie cu această pulbere și s-o aplici pe partea suspectă a bordajului. Balega mărunțită pătrunde, o dată cu apa, prin defectele de călăfătuire, se îndeasă în fisuri, se umflă într-o jumătate de minut și astupă perfect cele mai mici găurele.

— Și dacă apa pătrunde peste tot deodată, așa cum era cazul lui *Snark*?

— În cazul ăsta, cel mai bun e rumegușul, fiindcă ai nevoie de o cantitate mare, iar rumegușul costă ieftin. Balega trebuie s-o aduni, s-o usuci, s-o pisezi. Ciltii, trebuie cumpărați. Rumeguș, găsești cît vrei la orice timplar, în jumate de minut ai umplut un sac. Cu rumegușul însă, tehnica e alta: se umple un bidon sau o cutie, așa cam de două-trei kile, te scufunzi cu ea la 1,50—2 m sub nivelul chilei, o răstorni și bați în același timp apa ca părticelele de lemn să se împrăștie. Ele vor urca la suprafață, vor da de coca, vor pătrunde în găuri, fiind supte odată cu apa și vor face la fel ca balega: se vor umfla datorită umezelii și vor înțepeni acolo într-un minut. Cît stai la ancoră, figura ține mult, dar dacă nava e în mers, rezistă, după caz, între cîteva ore și cîteva zile. Te-ai prins, cap-la-gură?

Da, am înțeles, am înțeles chiar foarte bine, deși în acel moment, Deshumeurs și cu mine gîndeam că venerabilul bătrîn lăuda cam prea mult istețimea pescarilor de pe coasta Annamului și voia să ne facă să vedem un panaceu într-un loc de Doamne-ajută.

Și totuși, a avut dreptate, de o sută de ori, de o mie de ori dreptatel Ulterior, în Oceanul Indian, am sărit nu o dată peste bordul lui *Marie-Thérèse* cu cîte un cutioi de rumeguș: șmecheria pescarilor vietnamezi funcționa de minune și nu numai în cazul fisurilor mici.

Inutil să mai precizez că sacul cu rumegus, depozitat în postul-prova, face acum parte integrantă din echipamentul navei mele; lui adăugîndu-i-se prețiosul amestec ciment—argilă și, de la Cape Town, ipsosul, ultimul răcnet al progresului în materie de tratament de urgență al infiltrațiilor de apă, mari sau mici. E trusa farmaceutică a cocii!

Curînd, epava a fost dată uitării. Elicea de bronz n-avea decît să rămînă acolo unde se afla, nu mai avea importanță, după cum nici nu avusese, de fapt. Esențialul fusese punerea la punct a aparatului de scufundare și manipularea lui de la bordul unui velier. Ca să nu mai spun că marea, la Sfînta Elena, e cam recișoară... Oh, nu chiar rece de tot, dar nici caldă. Ciudat, dacă e să considerăm poziția geografică a acestei insule situate în plină zonă tropicală. Această neobișnuită temperatură a apei se datorează curentului venit din Antarctica, deviat de cornul sudic al Africii, curent care apoi își va continua lent drumul ca să facă joncțiunea cu marele curent ecuatorial format în golful Guineii.

Pentru niște păsări tropicale cum sîntem noi doi, e rece... Și totuși trebuie să căutăm sub apă, cu arbaleta, hrana noastră cea de toate zilele, fiindcă macrourile au cam început să părăsească rada, ademenindu-i după sine și pe pescarii localnici.

Sidi s-a ținut de cuvînt. În ziua fixată, balenierele aflate în reparație au fost puse la apă și *Marie-Thérèse II* le-a luat locul. Marea, deosebit de calmă de cînd am sosit, a avut amabilitatea să-și amîne mica ei criză periodică de proastă dispoziție, căci fără bunavoința ei nici o scoatere pe uscat nu e posibilă aici, la Sfînta Elena: navele sînt nevoite să aștepte ca totul să reintre în ordine, ca domnia-sa să se liniștească definitiv, iar macaraua să poată funcționa. Acționată de vreo

zece oameni, ca o ridică pe *Marie-Thérèse II* încet, încet de tot.

Cît durează operaţia, Henry şi-cu mine rămînem pe punte, cu inima cam strînsă, pentru că nu-mi place deloc să-mi văd nava atîrnînd aşa, agăţată de un cablu de oţel, oricît de gros ar fi el.

În sfîrşit, după un ceas, *Marie-Thérèse II* se odihneşte pe dana de descărcare, proptită în patru pontili.

Nu stăm cu mîinile în sîn: pînă seara, toate filele de bordaj suspecte sînt smulse. Henry abia dacă-şi venea în fire:

— Ia loc să-mi povesteşti mereu de *Snark* ca de un vas-miracol, putred, ciuruit şi totuşi în stare să plutească, zău că nu era nevoie să te duci cu amintirile atît de departe. Zi-mi acu şi mie, cum de-ai îndrăznit să navighezi pe hîrdăul ăsta al tău?...

În sinea mea, mă întreb şi eu cum de-am rezistat la furtunile din preajma Capului cu aceste cinci file de bordaj din mucava. Ah, dacă aş fi ştiut atunci cînd o construiam ce ştiu acum, ar fi existat straturi peste straturi de creozot, de petrol, ba chiar şi sare gemă introdusă în mici găurele forate în partea de sus a coastelor. Nu încape îndoiala, putregaiul e adversarul cel mai cumplit al unui vas din lemn. Mai mult decît un adversar: e un duşman hidos, perfid, căutînd să pătrundă pretutindeni unde pensula cu vopsea nu va mai ajunge niciodată, în rosturi, în părţile cele mai secrete ale cocii, acolo unde nu-i aer şi nici lumină.

„Şmecheria" cu sarea gemă la capetele coastelor am învăţat-o la Cape Town. Se pare că a descoperit-o un american, pe vremurile eroice ale marinei cu pînze; omul a constatat tendinţa pe care o au capetele coastelor de a putrezi, odată aşezată puntea pe ele. Pentru a preveni putrezirea, i-a venit ideea să practice cîte o gaură verticală, adîncă de cîţiva centi-

metri, în capul fiecărei coaste și s-o umple cu sare gemă (cea de mare e prea higrofilă).

De asemeni, se pare că pe marile vase cu pînze, acum aproape dispărute, nimeni nu stătea să-și piardă timpul cu înlocuirea pieselor de șarpantă atacate de putregai. Să schimbi o filă de bordaj nu-i complicat. Cînd însă e vorba de varange, de chilă sau de etravă, lucrurile se modifică radical.

În asemenea cazuri, o mică lăditță era montată pe partea contaminată, umplută cu sare gemă și apoi închisă. Umezindu-se, sarea acționa ca un medicament în doză concentrată, blocînd progresia, altminteri ireversibilă, a putreziciunii.

Din fericire, nu erau decît cinci file de bordaj de înlocuit. Ar fi putut să fie mult mai multe! Coasta era intactă, așa că treaba n-avea să ne ia prea mult timp. Toate părțile dezgolite au fost spălate cu apă din belșug, frecate și curățate cu petic. Aerul extrem de uscat al insulei va face ca lemnul să se zvînte rapid, permițînd creozotului să pătrundă în adîncimea fibrei. Cei doi galborzi (filele cele mai apropiate de chilă) fiind îndepărtați, atît grinda chilei, cît și baza varangelor vor putea fi și ele tratate cu creozot. De data asta, *Marie-Thérèse II* va scăpa doar cu cîteva săptămîni de spitalizare. Era și timpul!...

La muncă! Ziua a doua a fost consacrată trasării primei file și decupării ei meticuloase, rezervîndu-se o mică marjă de siguranță de jumătate de milimetru în plus față de linia trasă cu creionul.

Odată terminată prima filă, adică debitată și gata de a fi bătută în cuie, am preferat să mai aștept ca să las coastele să se usuce cît mai bine; în acest scop am folosit lampa de benzină, a cărei flacără am plimbat-o, cîteva zile în șir, peste toate porțiunile dezvelite. Era absolut necesar cu lemnul să

fie perfect uscat, condiție indispensabilă pentru impregnarea cu creozot.

După o săptămînă de asemenea tratament, *Marie-Thérèse II* era pregătită să-și primească prima filă. A fost chestie de o zi. Am început cu fila cel mai ușor de pus ca deprinderea să vină treptat... Stringe-rosturi, pene de lemn, șipci și cîteva vorbulițe adecvate au intrat în acțiune și fila și-a luat locul fără proteste prea mari.

După două săptămîni, coca își recăpătase aspectul obișnuit. Am lucrat în tihnă, fără să stricăm nimic nici pe navă, nici în delicatele noastre făpturi... dar peș'ii-papagal ne-puseră să ne iasă pe nas. Dintr-ăștia, cîți vrei în apele Sfintei Elena. Dimineața, în chip de înviorare, un plonjon în apa rece: papagali, numai și numai papagali. Împușcăm doi, de talie respectabilă, pentru gustarea noastră matinală.

Pe la unsprezece, urc la bord și pun cratița cu orez pe foc. După aceea, sărim amîndoi în apă, unde căutăm în van ceva de mîncat. Peștii-papagal mai că ne ciupesc labele de cauciuc. Îi ignorăm. Atunci, vin s-o facă pe paiațele la un metru de harpoanele noastre. Îi disprețuim. Vrem altceva. Ne-am SĂTURAT de pești-papagal! Am devora cu plăcere chiar și o murenă plină de oase, fie ea și crudă. Orice, numai nu pești-papagal!

Pînă la urmă n-avem încotro, munca-i muncă, dar mai trebuie să și mîncăm. Și șase imbecili de papagali sînt harponați cu turbare.

Ședința se repetă pe la cinci după-amiază: ne așteaptă cina. Și doar n-o să deschidem o cutie de conserve într-o insulă atît de bogată în pești!...

Comedia asta avea să dureze o lună întreagă, cît timp *Marie-Thérèse II* s-a aflat pe cheu. Și încă o săptămînă după lăsarea ei la apă, pentru că, vai! de trei ori vai! macrourile o întinseseră în larg.

Zilele se scurgeau așa cum știu ele s-o facă pe Sfînta Elena: senine. Apoi a venit Crăciunul. Un Crăciun calm și vesel, ca probabil toate în acest colț de lume.

După sărbători, un eveniment: *Jeanne-d'Arc* și *La Grandière* au poposit pentru trei zile în rada portului. Trei zile de sărbătoare pentru localnici, trei zile fructuoase pentru nsulă.

Cîndva foarte frecventată de vasele care înconjurau Capul Bunei Speranțe, Sfînta Elena a căzut în desuetudine de cînd Canalul de Suez oferă navelor un drum mai scurt și mai puțin costisitor.

În zilele noastre, economia Sfintei Elena e legată, pe de o parte, de prețul agavelor pe piața mondială, pe de altă parte de navele care consimt să facă aici escală. Prețul agavelor fiind coborît și vapoarele foarte rare, insula trăiește la relanti, izolată, dar lipsită de griji grație subvențiilor guvernamentale, a filosofiei locuitorilor ei și a soarelui Tropicelor...

Ca atare, vizita celor două nave militare va fi adevărată mană cerească. Vor fi vîndute sumedenie de suveniruri: șiraguri de mărgele, cochilii colorate, acuarele, tișlaifere, suporturi pentru pahare, etc... Toate automobilele, transformate în taxiuri, vor plimba echipajele pe șoselele insulei (de altminteri, excelente) și timp de trei zile peste Sfînta Elena va sufla un vînt nou.

Ghinionul a vrut însă ca la întîlnire să fie prezentă și ploaia: o ploaie fină, pătrunzătoare, care s-a pornit exact în ziua sosirii celor două nave-școală și a încetat ca prin minune în momentul plecării lor!

Aud și astăzi, cu o strîngere de inimă, această reflexie a unui ofițer de pe *Jeanne:* „Napoleon n-a murit de moartea sa, l-au asasinat englezii-întemnițîndu-l în acest iad de burnițe și pîcle."

Cînd mă gîndesc la clima dulce de aici, la aerul uscat și proaspăt, fără furtuni, fără izbucniri de vînt, e de-a dreptul extraordinar cînd din rațiuni de neînțeles, dar foarte rare, chipul zeilor locali se posomorăște. Oh, nu! Napoleon n-a fost asasinat. În orice caz, nu de clima de pe Sfînta Elena.

Personal, contactul cu compatrioții mei marinari și calda lor ospitalitate au făcut din sejurul *Jeannei* și al *La Grandièrei* o sărbătoare care a durat trei zile. Călătoria va fi terminată mai tîrziu...!

Viitorii ofițeri de marină au manifestat cel mai viu interes pentru această mică surioară pe care o vedeau cocoțată pe chei și nava mea i-a văzut adesea în cabina ei, așezați pe banchete cu cîte o ditamai ceașcă de cafea, trăgînd din bunele și bătrînele *gauloises**, al căror gust îl și uitasem aproape.

Interesul ofițerilor, chiar dacă nu o ocolea pe *Marie-Thérèse II*, se concentra mai cu seamă asupra tandemului „navă-om", într-o manieră concretă, fără echivoc:

— Veniți astăzi să prînziți la bord. Vă luăm chiar acum. De altfel, careul vă este oricînd deschis. Luați-vă și tabelele de navigație, deoarece se pare că ați avut niscaiva încurcături cu metoda pe care o folosiți. O să aruncăm, împreună, o privire. (Bineînțeles, subiectul „navigație" fusese deja abordat în cabina *Mariei-Thérèse II!*)

O masă simpatică, prietenească, cu o veselie tipic franceză. Emoție de a mă găsi, fără tranziție, în Franța, cînd, de fapt, eram la numai cîteva sute de metri de o mică insulă britanică, în plin Atlantic.

Cursul de navigație merge strună: de altfel, eram copt ca să profit din plin de aceste lecții și să pricep în sfîrșit (niciodată

* Veche și tradițională marcă de țigări cu tutun negru, cum ar fi la noi țigările „Mărășești". (N.T.)

nu-i prea devreme!) utilizarea misterioaselor grafice ale lui Neufville.

Mi-a fost explicată și metoda lui Dieumegard, operațiune care mi-a reamintit un pic modul în care erau încastrate filele de bordaj în coca *Mariei-Thérèse II:* eram susținut de doi ofițeri de pe *La Grandière* care, ca și cum aș fi fost fila reticentă, mă îndesau progresiv, bine netezit în prealabil, ținînd pe măsură ce treaba înainta. În cîteva minute „fila Bernard" era ajustată! Mulțam, *La Grandière!*

— Elevii-ofițeri nu sînt autorizați să utilizeze această metodă, au ținut să-mi precizeze noii mei amici. Vă dați seama, ar fi mult prea simplu! După ce o să dobîndească două-trei trese, n-au decît să facă ce poftesc, dar pînă atunci școala-i școală! Cum stați cu hărțile?

— Hm... destul de bine.

— Haideți totuși să aruncăm o privire împreună...

În urma „privirii împreună" este decis în unanimitate că aș putea fi „un pic mai bine echipat", fapt pentru care îmi petrec o zi întreagă trăgînd calcuri, ajutat de un timonier-șef cum nu se poate mai amabil. Ca din întîmplare, apar și niște dublete pe care sînt invitat să le accept fără mofturi!

În prezent, sînt perfect echipat sub raportul hărților, dacă-mi e permis să folosesc această expresie care, de fapt, nu face parte din vocabularul marinăresc. La bordul unui mic velier nu poți fi niciodată der fect echipat. Ca să ajungi la așa ceva ar trebui să-ți petreci întreaga viață într-un port, ca după aceea să constați că ai nevoie de o navă mult mai mare ca să poți îmbarca tot ce-ai adunat.

Doctorul Aury, medicul-șef de pe *Jeanne*, avînd și misiunea de a efectua cercetări științifice, s-a ocupat personal să niveleze cîteva deplorabile lacune din echipamentul de prim-ajutor al navei și din cunoștințele medicale ale căpitanului ei.

Doctorul Aury este un prieten personal al lui Bombard* și un pasionat a tot ce se referă la supraviețuirea pe mare.

Am petrecut aproape două ceasuri în cabina lui, din care am ieșit posesor al unor notițe folositoare și cu principalele noțiuni în legătură cu modalitățile de a salva netrebnica mea piele în cazul în care un accident grav m-ar reține în mare mai mult decît s-ar cuveni să stau. Printre altele, am aflat, de pildă, că nu trebuie să consum plancton colorat, acesta putînd conține teribila otravă curare care paralizează sistemul nervos.

După plecarea *Jeannei* și a *La Grandièrei*, călăfătuirea a fost terminată. Nu-mi rămînea decît să smolesc filele de bordaj și să aplic două straturi de vopsea submarină, după care să pun nava la apă.

Henry a ridicat ancora. Escala durase destul. Urma să ne reîntîlnim pe insula Ascension, la Trinidad, sau poate în infern.

Curînd, trinchetinii gemeni ai *Wandei* au dispărut, purtînd micuțul velier spre noi țărmuri, mereu mai depărtate.

Marie-Thérèse II s-a întors în elementul său, două zile mai tîrziu, exact la timp ca să nu rămînă încă o lună pe cheu, pentru că o zi după coborîrea ei la capătul cablului de oțel, marea a început să se agite. Nu era faimosul resac de care vorbesc instrucțiunile nautice, dar cu valurile existente lăsarea la apă era prea riscantă din cauza stîncilor învecinate.

Așa-i în viață, nimic nu-i perfect! Nu trece o oră și aud cum bolborosește apa în cală, zgomotul ăsta nesuferit tuturor navigatorilor... Apa a și atins podeaua cabinei! Să fie un

* Alain Bombard, medic de marină, a traversat, prin anii '60, Atlanticul într-o barcă pneumatică, fără motor și fără provizii, demonstrînd posibilitatea supraviețuirii în caz de naufragiu. (N.T.)

defect de călăfătuire? Cu neputință, am făcut totul încet și bine. Sau poate s-au îndepărtat puțin filele după ce am uscat bordajul? Ar fi mai probabil, deși am chituit toate fisurile posibile ale cocii. Atunci?

Noaptea mi-o petrec pompînd din oră-n oră. În schimb, am reușit să localizez, din interior, în dosul unei coaste, o importantă cale de pătrundere a apei.

În zori, echipat cu ochelarii subacvatici, inspectez coca. Îmi trebuie mai bine de un ceas de explorări ca să descopăr, în sfîrșit, cauza infiltrației.

Și acum, o, cititorule, fii îndurător, nu citi ceea ce urmează și întoarce repede pagina. Mi-e prea rușine... Pur și simplu am uitat să bat un dop într-o gaură pe care tot eu o sfredelisem în acest scop. Noroc că am descoperit-o. Și am descoperit-o plimbindu-mi capul prin dreptul părții suspecte și simțind deodată cum părul îmi este aspirat. Mulțumesc, Asie milenară!...

Înarmat cu o șurubelniță și cu niște bumbac de călăfătuire etanșez locul, operațiune simplă, după care aplic un pic din mixtura mea argilă-ciment-ipsos, pentru ca gîndacii de mare din Antile să nu-mi mănînce bumbacul înainte de a se apuca să roadă lemnul.

O ultimă inspecție submarină a cocii. Este exact de ce mă temusem: în ciuda precauțiilor luate și a bandajelor utilizate, sapanele din cablu de oțel, folosite pentru a o ridica pe *Marie-Thérèse II* din mare și a o repune, au deteriorat în trei locuri stratul protector de vopsea.

Înfig, pe jumătate, cîteva cuie de tapiserie din aramă în locurile rămase dezgolite, apoi aplic faimosul amestec. Acum, carena mea e la adăpost de viermii marini.

Principala sursă de pătrundere a apei e lichidată, să nu mai vorbim de ea. Totuși, nițică apă continuă să pătrundă prin mici fisuri ale cocii. E un lucru la care trebuie să te

aștepți cînd o navă din lemn rămîne șase săptămîni afară din apă, mai ales într-o zonă atît de uscată cum e Sfînta Elena.

Sacul cu rumeguș e scos pe punte și grație cîtorva cutii din prețiosul remediu nici o picătură de apă nu se mai infiltrează în nava mea.

Acum, totul e pregătit pentru următorul salt: insula Ascension. Înainte însă, aș vrea să cunosc mai bine Sfînta Elena, pe care am vizitat-o prea puțin în decursul acestei lungi escale, nevoit fiind să-mi consacru timpul reparațiilor cerute de *Marie-Thérèse II*. Cîteva zile la rînd prietenul meu, doctorul Ocorski, medic în serviciul Guvernului, m-a luat cu el în vizitele pe care trebuia să le facă în interiorul insulei; peste tot, verdeață, flori, miresme. E uluitor cum se schimbă peisajul o dată cu altitudinea. Sus, pe podiș, deși ploile sînt sărace, e numai verdeață. Plantele știu să absoarbă umiditatea prin frunze, ca apoi s-o dirijeze către rădăcini unde, odată ajunsă în ultimele terminații, va întîlni sărurile minerale hrănitoare ce vor fi dizolvate înainte de a urca, împreună cu seva, către lumină.

Amicii mei Ocorski sînt posesorii unui picup, ai unor discuri și cîtorva fotolii confortabile în care poți asculta respectivele discuri. Mă gîndesc că ceea ce-mi lipsește la bord ca să mă simt „ca acasă" e un mic picup pe baterii (există oare?) și o colecție de microsioane. Pentru această achiziție voi munci data viitoare, în Venezuela sau altundeva, în fond, nu asta-i important!

Mă gîndesc, de asemeni, la ultima scrisoare a lui Joyce și la răspunsul meu: „De acord, ne întîlnim la Trinidad."

În ajun de plecare, mă simt împăcat, pe deplin împăcat.

Capitolul IX
SFÎNTA ELENA — ASCENSION: 700 MILE

22 ianuarie 1958. Alizeul suflă slab, dar nu mă plîng. Mai mult ca orice, îmi place să ies în larg pe timp frumos, iar în materie de timp frumos ziua de azi e fără egal. Şi totuşi, mă încearcă o părere de rău... o stare pe care n-am avut curajul să-mi-o mărturisesc înainte de a părăsi Cape Town-ul. Pentru prima oară de cînd navighez un simţămînt de vinovăţie e gata-gata să întunece această zi luminoasă, care ar fi fost perfectă dacă aş fi avut alături o fiinţă dragă căreia să nu-i fie teamă de acest gen de viaţă.

Şi tot pentru prima oară mă simt singur pe mare. O solitudine pe care n-am resimţit-o niciciînd, odată ancora desprinsă. Pe uscat, da, uneori. Pe mare, niciodată.

„Haide, haide, bătrîne, scutură-te! de altfel, zarurile au fost aruncate. Nu i-ai dat întîlnire la Trinidad? Atunci, de ce să-ţi faci sînge rău pe o zi atît de frumoasă?"

Ilotărît lucru, azi *Marie-Thérèse II* e plină de drăgălăşenii faţă de mine: nu-i stă deloc în obicei să-mi vorbească aşa. Să fi devenit mai înţelegătoare de cînd am trudit ca un rob pentru ea pe cheul de la Sfînta Elena?

La trei ore după plecare, Sfînta Elena s-a şters aproape complet din vedere; un văl diafan de ploşniţă, nebănuit cînd mă aflam pe uscat, dar care se pare că există în permanenţă la aceste latitudini, s-a interpus între insulă şi vasul meu.

La bord, rutina s-a reinstalat: trinchetinii gemeni sînt ridicaţi de îndată ce m-am îndepărtat suficient de pămînt, pentru ca vîntul să devină constant.

Marie-Thérèse II dă azi dovadă de o mărinimie neobișnuită: nici cel mai mic reproș pentru că am uitat să instalez la capetele tangoanelor scripeți pentru întinderea celor două focuri de rezervă care să mături aproape suprafața apei, după sistemul lui Henry.

Ca întotdeauna, cîrma automată a lui Marin Marie face minuni. Cum poate funcționa cu un vînt atît de slab? N-ar fi exclus să fie datorită ideii lui Henry, aceea a unei cîrme compensate prin prelungirea safranului în partea dinspre prova axului și în porțiunea lui inferioară.

Arunc o privire în cală: nici un pic de apă, rumegușul a făcut treabă bună. În fond, viața e frumoasă și pacea se instaurează din nou în această mică lume plutitoare ce se îndreaptă spre nord-vest, către o altă mică lume purtînd numele de insula Ascension. Treziți-vă, așadar, o, divinități adormite, altminteri îmi va trebui o lună înainte de a lăsa iarăși să cadă ancora velierului meu, printre toate celelalte vase aflate la odihnă în fața plajei de la Ascension!

Marea însă doarme dusă. La fel și alizeul. Doar în prima parte a nopții răsuflarea lui parcă se mai accelerează un pic.

Mistere stranii ale Oceanului! Ai zice că o frontieră invizibilă separă partea ce se întinde la sud de Sfînta Elena de tot ce e în nordul său imediat: între Cape Town și Sfînta Elena am navigat sub un cer complet acoperit și pe o mare ternă, fără pești, fără alte păsări în afara petrelilor și a cîtorva albatroși.

Aici, ceva mai la nord, chiar a doua zi după plecare, peștii zburători și-au și făcut apariția. Aripioare scînteietoare sub un soare cald și radios, ei își iau zborul, la început în mici grupuri dispersate, apoi, după cîteva zile, în stoluri compacte de cîte o sută de zvîrlugi argintii, arcuindu-se sub

un cer senin, de un albastru intens, culoarea tropicelor, ce pare să transmită mării un soi de viață intimă, liniștită și odihnitoare.

Împărăția peștilor zburători e și aceea a delfinilor, prietenii omului și ai navelor. Încrezători și veseli, zburdă în jurul velierului aidoma unei cete de copii puși pe pozne și giumbușlucuri: hai să vedem, care sare mai sus, se răsucește de mai multe ori și face, căzînd, cel mai mare pleosc!

Spectacolul durează între cinci și douăzeci de minute. Îi zăresc venind de departe, în salturi lungi, tăindu-mi calea. Ajunși în dreptul navei, schimbare de direcție, și întreaga gașcă își escortează sora cea mare cu năzdrăvănii de copii care au dat peste o jucărie nouă. Pe urmă, odată joaca încheiată, își văd de ruta lor inițială, ca uneori să apară în timpul nopții.

Această primă vizită a delfinilor m-a făcut să mă gîndesc, rușinat, la harpoanele pe care le-am fabricat, Henry și cu mine, înaintea plecării din Cape Town..., monstruoase scule ucigașe, concepute special pentru ei, ca și la discuția pe care am avut-o pe aceeași temă:

— Sper că-n căpățîna ta plină de cilți a pătruns ideea că fiecare cutie de conserve înseamnă o serioasă cantitate de muncă, deci de prostituare prin porturi. Iar lucrurile stînd așa, mai bine să comitem un mic păcat căsăpind din cînd în cînd cîte unul din delfinii tăi ca să evităm astfel, pe cît posibil, prostituarea noastră în primul port. O sută de kile de haleală atîrnată la uscat pe sarturile tale nu te face să salivezi de pe acum? În plus, cel ce a zămislit Cerul și Marea, nu și-a dat oare osteneala să-i informeze pe primii noștri strămoși că au voie să dispună de tot ce e viu pe lumea asta?

— Așa o fi, Henry, dar delfinii sînt niște adevărați prieteni. Fără tovărășia lor, mă întreb cum aș fi rezistat pe vre-

mea musonului din Oceanul Indian. Vei înțelege, poate, într-o zi, ceea ce mă strădui să îndes în țeasta ta la fel de plină de cilți ca și a mea.

— *You stupid French bastard!* Mai bine ai mărturisi cinstit, eraŭ prea mari pentru tine. N-ai să mă faci să cred că avînd moaca pe care o ai și bîntuit cum ești de o flămînzeală cronică ai fi șovăit să omori un delfin oarecare. Mai cu seamă pe Oceanul Indian, unde nu haleai decît orez și sardele în ulei!

Această discuție am reluat-o cu Henry cînd ne-am revăzut pe insula Ascension.

— Ei bine, Henry, ai văzut delfini ori s-au menținut la o distanță prudentă de vasul tău împuțit?

— Sigur că am văzut, și încă mulți. Ceea ce mă miră e că s-au apropiat de troaca ta, fiindcă delfinilor le place viteza! (Henry, care a profitat de un vînt mai bun, n-a făcut decît șapte zile în timp ce eu am avut nevoie de aproape nouă.)

— Și... ce gust au delfinii?

— N-am încercat. *Too friendly**...

La 26 ianuarie, *Marie-Thérèse II* parcursese 260 de mile pe o linie care trebuia s-o situeze la circa 50 de mile est de Ascension, asta din cauza curentului de vest care, potrivit instrucțiunilor nautice și, mai ales, hărților marine, se face puternic simțit în această zonă. Calcularea poziției zilnice nu mai prezintă nici un fel de dificultate, soarele fiind vizibil pe tot parcursul zilei. Doar o ușoară pîclă îl mai ascunde puțin în zori și la crepuscul.

Asemeni cuiva care a învățat o șmecherie cu cărțile de joc, deosebit de isteață, și se distrează repetînd-o din două

* Prea prietenoși (în engleză în textul original). (N.T.)

în două minute extaziindu-se de fiecare reușită, tot așa și eu ochesc întruna soarele cu sextantul, din prima clipă a apariției sale. Apoi, mă refugiez în cabină și, manipulînd cu o dezinvoltură crescîndă admirabilele tabele ale lui Neufville, trasez, cît îi ziulica de lungă, drepte de înălțime ce pierd din aspectul lor miraculos pe măsură ce timidele tatonări ale primei zile fac loc totalului automatism al mîinilor mele întorcînd fără ezitare paginile pentru a pune vîrful creionului exact în punctul care-mi dă, concomitent, dreapta și azimutul.

Cînd mă gîndesc cît timp mi-a trebuit ca „să mă prind"...

Păsările tropicelor își fac și ele apariția. Încep cu vizita matinală a doi faetoni-cu-coada-albă, specie dintre cele mai cunoscute după „goeleta albă" din arhipelagul Chagos și Cargados-Carajos.

După ce au dat cîteva roate deasupra navei, încearcă să se așeze pe vîrful catargului. „Prea mare balansul acolo sus, amicilor; au încercat și alții, dar tot în zadar." Adevărul e că numai cineva care s-a cățărat în vîrful unui catarg, chiar și pe o vreme foarte frumoasă, știe cît de tare te poate bălăbăni!

Încă două-trei ture în jurul navei, urmate de un ultim pasaj razant, și cei doi faetoni-cu-coada-albă virează spre Sfînta Elena. N-aveam să mai văd alții pînă la escala următoare.

Deși întru totul asemănători faetonilor din Oceanul Indian, cei din Atlanticul de Sud nu mi se par mari călători, spre deosebire de primii, care au întovărășit-o pe *Marie-Thérèse* timp de mai bine de două luni, din nordul Sumatrei pînă la Chagos.

Apar însă alte păsări să-i înlocuiască pe cei doi dezertori: sînt micile și gălăgioasele rîndunici de mare; sosesc în stoluri

oam de două duzini, stîrnind o hărmălaie ce-ar trezi și morții, apoi, odată curiozitatea satisfăcută, pleacă să ciripească mai departe, amintindu-mi un proverb chinezesc: „Cele mai mici păsăruici sînt și cele mai zgomotoase".

În schimb, corbii de mare, atît de vorbăreți în împrejurimile Cape Town-ului, sînt aici mult mai potoliți, ba aș zice chiar muți de tot. „Se vede treaba că pescuitul nu-i la fel de grozav între Sfînta Elena și Ascension ca în zona Capului și de aia aveți acrul ăsta scîrbit și refuzați să vă jucați cu mine. Duceți-vă atunci la Cape Town, e plin de sardele pe-acolo! Vă temeți de călătorie? Ah! am priceput! Nu vă place frigul. Nici mie. ceea ce dovedește că avem ceva în comun." (Mi-am dorit întotdeauna ca iadul să nu fie rece. E drept, se spune c-ar fi fierbinte, dar tot mă încearcă niște îndoieli!...).

Nu-i bine să iei în derîdere lucrurile sfinte cînd totul din juru-ți e atît de plăcut, exceptînd, bineînțeles, vîntul care se pune prea des pe dormit. Din păcate, nimic nu-i cu adevărat perfect, iar cînd se întîmplă să fie totuși așa — cum e cazul zilei de azi — găsești chiar și atunci motiv să cîrtești împotriva divinităților prietene.

Și ca să-mi dovedească, pe de o parte, că totul e desăvîrșit și, pe de altă parte, că nimic nu e, aceleași divinități îmi șoptesc la ureche că e o zi ideală pentru o mică ascensiune în vîrful arborelui principal și că de-acolo aș putea contempla, de pildă, spectacolul veșnic nou și mereu emoționant al celei mai frumoase nave din lume, văzută de sus, trasînd după sine, fără nimeni la cîrmă, siajul celor trei noduri pe unda călmă a Atlanticului. Căci ambarcația mea e cea mai frumoasă din lume, așa cum e *Wanda* în ochii lui Henry sau *Kurun* în cei ai lui Jacques-Yves Le-Toumelin...

Și iată-mă în vîrful catargului. Oh, zeități perfide, n-ați putut oădăsta pînă ajung în Antile ca să-mi dați lovitura asta? Arborele meu principal e putred în vîrf! Nu înjur. Nu

blestem. Mi-e doar silă, silă pînă-n străfundul măruntaielor mele. Aproape că aș fi vrut să pot plînge, m-ar fi răcorit probabil. Dar nu, sînt aici, în vîrful catargului, sfîrșit, scîrbit, cu o teribilă dorință să vomit.

Mă las încet în jos, strîngînd între brațe lemnul acesta putred, pătrund în cabină, mă prăbușesc pe pat. Dacă aș avea-o pe Joyce alături, ea ar fi găsit cuvintele care să mă îmbărbăteze. Mi-ar fi spus, de exemplu: „Toate astea nu-s grave: ba-i chiar un noroc, pentru că tot te plîngi mereu că *Marie-Thérèse II* are velatură săracă. O să găsim împreună un catarg pe cinste în Antile, mai înalt, nou-nouț (firește, pe nimica toată!) și te voi ajuta să croiești și să coși o velă superbă și mare ca să-i faci podoabă. Vezi cît e de simplu?"

Eu însă mă simt singur, cumplit de singur, în fața acestui catarg care împunge cerul și pare că-mi spune: „Băiețică, ai căpătat ce-ai meritat: de cîte ori te-ai gîndit la întreținerea mea? O dată cînd m-ai fabricat, impregnîndu-mă cu ulei de in și încă o dată, înaintea plecării din insula Mauritius, cînd mi-ai trîntit un strat de vopsea ieftină. Și de atunci? zero! N-ai remarcat nici una din crăpăturile care mă străbăteau? Ai avut grijă să impregnezi cu sare puntea și coca navei tale la fiecare escală, dar nu te-ai gîndit o clipă să mă badijonezi și pe mine cu ulei de in, măcar din șase în șase luni, ca să mă păzești de putregai. Meriți pe deplin ceea ce ți se întîmplă!"

O merit sau nu, dar azi mi-e silă.. mai tare chiar decît atunci, la Cape Town, cînd am descoperit putregaiul din bordaj. Pentru că, brusc, mă fulgeră un sentiment atroce: *„Nu mai am încredere în propria-mi navă."*

Îmi dau seama acum că fușereala de pe insula Mauritius o voi plăti, puțin cîte puțin, șiță cu șiță, și că cei doi ani petrecuți în Africa de Sud, trudind ca un ocnaș ca să mă pot consacra ulterior unor îndeletniciri care-mi plac, n-au

slujit la nimic. Că viața liberă la care am tot visat nu va fi niciodată o viață liberă. Nu cu această navă, în orice caz, nu atunci cînd îți petreci tot timpul, în fiece port, făcînd reparații capitale ca să menții în viață o cocă ce se duce, treptat, treptat, acolo unde se duc crabii morți...

Ziua aceasta m-a marcat. M-a marcat pentru că am și început să visez la viitoarea mea navă... O navă solidă, minuțios prezervată împotriva putreziciunii, impecabilă. O navă pe care s-o iubesc cu adevărat și care să mă lase să-mi trag sufletul.

Mă gîndesc la ideea pe care mi-a sugerat-o Bardiaux, pe cînd ne aflam pe insula Mauritius, aceea a unei ambarcații din oțel inox. Mă surprind croindu-i planurile: nouăzece metri lungime, compartimente etanșe, rezervoare de apă și casete pentru provizii sudate direct pe cocă, pescaj redus ca să poată pătrunde aproape peste tot, o chilă suficient lestată ca nava să se poată redresa în cazul răsturnării ei de către un val deferlant.

Da, o navă construită o dată pentru totdeauna, cu o fantastică investiție de muncă, cu eroice privațiuni, cu o cheltuială de energie care să te lase fără suflu, odată treaba terminată. Dar rezultatul ar fi o locuință plutitoare care să reziste pînă la sfîrșitul zilelor mele în schimbul unui efort de întreținere minim, îngăduindu-mi să mă consacru din plin lucrurilor care-mi plac, fără să fie imperativ necesar să mă prostituez de cum intru într-un port.

Nimic mai firesc ca un marinar să afecteze o parte din timpul său „celei mai frumoase nave din lume". E chiar necesar și din punct de vedere moral, și din cel sentimental; o navă nu este numai rezultatul unor operațiuni de timplărie. În ansamblul cocă-greement-vele există și altceva decît lemnărie, cabluri de oțel și pînză. O navă posedă o personalitate și — să îndrăznesc s-o spun? — un suflet. Orice

navigator percepe acest suflet la simpla vedere a vasului său, fie că acesta doarme liniștit la capătul lanțului ancorei, fie că navighează, tăindu-și drum spre linia orizontului.

O navă din oțel inox... întreținere aproape deloc, cheltuieli așijderi, odată lansată la apă și echipată cu velatură din fibre sintetice. Inutilă vopseaua exterioară... poate chiar și cea submarină. Există un singur exemplar pe lume, *Seven Seas:* zece la unsprezece metri lungime, inspirat după formele lui *Islander* al lui Harry Pidgeon.

Proprietarul lui, un american, a locuit cîteva săptămîni la unul din prietenii mei din Cape Town, în timpul escalei sale în Africa de Sud. Se pare că era extrem de mulțumit de acest vas care nu i-a pricinuit nici un necaz în timpul turului lumii efectuat parte ca navigator solitar, parte împreună cu soția.

Americanul i-a spus însă amicului meu Mockli din Cape Town: „Mă îndoiesc foarte tare c-am să văd un alt vas din oțel inox navigînd prea curînd. Construirea lui ar fi îngrozitor de costisitoare, știu ce vorbesc!"

Dar de visat, pot să visez? nu costă nimic și mă mai împac un pic cu gîndul că am un catarg putrezit și o navă care începe să mă cam lase...

Ar exista, poate, și o soluție intermediară: o ambarcație din lemn acoperită în întregime — coca, punte, cabină — cu un strat de poliester. Mai bine însă să așteptăm cîțiva ani, pînă cînd specialiștii vor pune la punct un produs absolut perfect, care să nu crape cum, din păcate, s-a întîmplat... Se pare, totuși, că anumite tehnici de fabricație au dat rezultate impecabile. Încă scumpe, dar dacă rezultatele sînt cu adevărat ireproșabile, merită, după părerea mea, o investiție suplimentară, chiar una substanțială. Atunci nu va mai fi nevoie nici de vopsele, nici de întreținerea opere-

lor moarte și, dacă din punct de vedere pecuniar te afli „pe jantă", poate fi exclusă chiar și vopsirea submarină: o curățire zdravănă cu racleta și peria de sîrmă înaintea plecării și... la drum! chit că operațiunea va trebui reluată, din cînd în cînd, în plină mare.

Pare neserios? în orice caz, se întîmplă. De altfel, am făcut-o destul de des la bordul lui *Marie-Thérèse*, în Oceanul Indian, ca să înlături de pe coca ei nenumăratele moluște, asemănătoare scoicilor comestibile, care își rîdeau de cele mai bune vopsele submarine. În schimb, viermii și cariile de mare, adevărate plăgi ale porturilor și golfurilor tropicale, nu se fixează niciodată pe coca în largul mării; cît timp se navighează, totul e perfect din acest punct de vedere.

Marie-Thérèse II își vede liniștită de drum.

27 februarie 1958; iată și primul meu pește pilot. A apărut cine știe de unde și pare fericit de vecinătatea surorii sale mai mari pe care o precedă la cîțiva centimetri de etravă. Să fie oare salutul de bun-venit al mărilor tropicale? Așa se pare, căci elementele sînt întrunite: un soare de aur, o mare care s-a încălzit simțitor de cînd am părăsit Sfînta Elena și, drept încununare, pilotul meu vărgat, nu mai lung ca un pieptene de buzunar, venit să-mi arate calea. Se achită de îndatorire fără efort, viteza *Mariei-Thérèse II* nedepășind trei noduri.

Din ce trăiesc peștii pilot, am aflat. Dar cum dorm? Mi-am pus adesea această întrebare pe cînd mă aflam în Oceanul Indian, unde ei mi-au însoțit nava mai bine de două luni, nelipsind niciodată la apelul de dimineață.

Ulterior, citindu-l pe Bernicot, am crezut că aș putea răspunde la întrebarea pe care și-au pus-o, la rîndu-le, toți cei ce au trăit pe un velier navigînd în apele tropicale.

Dacă amintirile nu mă înșală, acolo însă se vorbea de dorade: era lună plină și Bernicot, care se afla pe puntea *Anahitei*, a distins în apă o formă albă, imobilă, mai-mai să atingă coca. Apoi dorada (Bernicot o identificase) a fost lăsată în urmă de velierul care înainta cu cîteva noduri. În răstimpul unei jumătăți de minut, *Anahita* a depășit de cîteva ori o doradă adormită; era însă aceeași care, cînd vasul o lăsa în urmă, se trezea, țîșnea ca o săgeată ca să ajungă la provă și-și relua somnul de cîteva secunde lîngă bord, protejată de sora ei mai mare cu nume melodios de eventualele pofte ale vreunui vagabond de rechin pus pe rele.

Astăzi fiind aproape lună plină, voi încerca să-l surprind pe pilotul meu dormind lîngă bordaj. Firește, nu ca să-l sîcîi, așa ceva nu se face între prieteni, ci doar ca să văd și să observ.

Odată noaptea venită, holbez cît pot ochii, străduindumă să-mi descopăr camaradul. Nimic. De fapt, nici nu e de mirare. Să fi fost acolo și tot nu l-aș fi putut diferenția de stropii de spumă aruncați de etravă.

Pentru orice eventualitate, am luat și harponul. Bineînțeles, nu pentru micuțul pilot! Dar cine știe: poate voi vedea o formă albă, lungă de-un metru, odihnindu-se culcată pe apă. Însă, ioc peștișor, ioc doradă...

Pînă la urmă, mă sui pe bompres și luminez cu lanterna mea învelită în cauciuc marea din fața etravei.

„Vasăzică așa, bătrîne, nu ne e somn? Nici obosit nu sîntem? Și nici chef să ațipim o clipă? N-avem nevoie de nimic?" Căci dumnealui e tot acolo, pe locul pe care și l-a ales azi cînd a sosit, la adăpostul valului de însoțire.

Poate că-i prea devreme pentru somn? Mă va distra să verific. Dar, așa cum voi constata în timpul nopții, apoi în nopțile următoare, peștișorul meu pilot își are propria-i teh-

nică de dormit. E permanent în același loc, ziua ca și noaptea, menținînd o viteză egală cu aceea a *Mariei-Thérèse II*.

Evident, cîndva doarme totuși. Toate ființele vii dorm, fiecare în felul său: de la cîteva luni, într-o groapă săpată în zăpadă, cum e cazul marmotei, lă cîteva secunde la iepuri și dorade.

Și atunci, care-i somnul peștilor pilot? o fracțiune de secundă la fiecare fracțiune de secundă? Dacă sînt deștepți, își pot oferi douăsprezece ore de somn zilnic, rămînînd în același timp treji douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru. Cunosc eu pe unul căruia tare i-ar place să poată face la fel..!

Pe data de 30 ianuarie parcursesem aproape întreaga distanță care separă Sfinta Elena de insula Ascension. Vreme frumoasă, marea calmă, cerul senin. De cîteva zile vîntul sufla ceva mai vioi, și la prînz, făcînd calculul poziției, stabilesc că mă găsesc cam la cincizeci de mile de Ascension.

Admițînd că socotelile mele sînt exacte (dar pe o asemenea frumusețe de timp trebuie să te străduiești ca să obții o eroare), voi vedea apărînd piscul Muntelui Verde înainte de apusul soarelui. Dar, așa cum se întîmplă întotdeauna, soarele se culcă fără să fi văzut urmă de pămînt.

La unsprezece seara, insula apare în sfîrșit, deodată și întreagă, la vreo șase-opt mile depărtare: Cu-cu, eu sînt! *Marie-Thérèse II* e pusă în pană, în așteptarea zilei, pentru că aici nu există far (cum de altfel, nici pe Sfinta Elena). În plus, un banc de nisip cu stînci submarine plantate sub el ca niște colți depășește coasta cu cîteva sute de metri spre vest de locul obișnuit de ancorare.

Către orele patru dimineața, deriva și un curent destul de slab ne-a apropiat cu cîteva mile și *Marie-Thérèse II* își reia înaintarea pe un calm aproape plat... Veșnica poveste:

între două continente, media zilnică e cam de optzeci de mile, şi tot ne plîngem că nu mergem destul de repede, iar după aceea, îţi trebuiesc ore şi ore ca să parcurgi cele cinci sau şase mile care au mai rămas înainte ca ancora să fie aruncată peste bord, în cazul meu în plină zi, sub privirea amuzată a lui Henry.

— Hei! *Bloody Frenchman!* cîte zile de la Sfînta Elena?

— Opt şi jumătate, *you tramp!*

— Vrei să zici nouă, ca cifră rotundă?

— Bine, bine. Şi tu?

— Şapte, puturosule. Ce te-a ţinut atîta timp pe mare?

— Lipsă de vînt. Tu, ai avut parte?

— Nu mai mult decît tine, dar *Wandei* nu-i place să trîndăvească.

— Ie-te-te! O să verificăm asta pe parcursul următor!

— Consolează-te: *Phoenix*, care a străbătut în numai cincisprezece zile distanţa Cape Town—Sfînta Elena, a avut nevoie de unsprezece ca să ajungă de la Sfînta Elena la Ascension.

— Cum sînt băieţii pe-aici?

— Nu-s răi. Dar toată lumea e extrem de ocupată pe insula asta: americanii cu rachetele lor teleghidate, iar funcţionarii de la „Cables & Wireless" cu telegramele. Am dă altfel impresia că aceştia din urmă se cam feresc de velierele aflate în trecere: cine ştie ce hîrdaie or fi văzut ei perindîndu-se pe aici! Hai, vino la bord să luăm micul dejun, am harponat cîteva peşti suplimentari cînd te-am zărit sosind.

— Macrouri?

— Nu, ceva cu totul special. Ăştia sînt negri, trăiesc în bancuri compacte şi curăţă carenele de tot ce s-a prins de ele: moluşte şi alge. Chiar te previn, mănînc absolut „totul".

— La fel faci şi tu... ca şi mine de altfel.

Capitolul X
INSULA ASCENSION: O ESCALĂ PE LUNĂ

Ceea ce caracterizează insula Ascension și o diferențiază de majoritatea consuratelor sale tropicale este incredibila uscăciune care domnește pe litoralul ei. Singurul element de verdeață poate fi văzut doar în vîrful Muntelui Verde, țancul cel mai înalt al insulei. Restul e numai stîncării, alta decît cea pe care ne-o putem închipui: peste tot vezi numai întinderi de grohotiș rotund, pe coastele colinelor, în văi, mărginind drumurile. Nici un fir de iarbă, nici măcar rămășița vreunei plante care să ateste existența unei trecute vieți vegetale. Bolovani, pretutindeni numai bolovani, de-ți vine s-o iei din loc fără zăbavă.

În schimb, larga plajă de nisip alb ce se întinde în stînga și în dreapta debarcaderului, în fața micului grup de clădiri ale Companiei „Cables & Wireless", îl îmbie pe călător să nu se zorească, să se mai „acomodeze". Un alt glas susură la ureche același înțelept îndemn: aici trăiesc mii și mii de *wide-awake**, păsări de mare, pe cît de mici pe atît de gălăgioase; ouăle lor, judecînd după hărmălaia permanentă care domnește la vest de debarcader, acoperă o bună bucată de teren...

Asta a fost și impresia lui Henry, după ce a sosit aici, dar n-a întreprins nimic, rămînînd o săptămînă întreagă să meșterească în cabină. „Nimic interesant în cotlonul ăsta, exceptînd, poate, Muntele Verde, unde mi-ar place să dau

* Chirighiți sau caragațe *(Sterna fulginosa)*. (N.T.)

o raită pe jos. De unul singur, însă, mă plictisesc. Îți place umblatul?"

— Da, cînd e vorba de păduri tropicale... Pe pietre însă și, mai ales cînd e vorba de urcuș, mult mai puțin...!

Ne-am înțeles, totuși, să facem împreună o plimbare (sic!), mîine, pe Muntele Verde (10 mile de cățărat!), iar după aceea, să efectuăm și o vizită de curtoazie la „rezervația" *wide-awake*-elor cu o găleată ca să recoltăm ouă.

Odată terminată operațiunea „ouă", vom trece să le dăm binețe țestoaselor de mare, care în acest anotimp vin noaptea să depună pe plajă. În felul acesta, mai economisim din conserve...

— Pînă atunci, hai pe uscat și nu uita să-ți iei pașaportul, pentru că mister Harryson, directorul lui „Cables & Wireless", care are și funcția de guvernator al insulei, ți-l va cere spre încredințare pînă la ziua plecării.

— De ce să țină pașapoartele noastre pînă-n ziua plecării, în loc să ni le restituie imediat ce a constatat că sînt în regulă?

— Habar n-am, dar așa stau lucrurile. Am impresia că păsărelele de felul nostru nu inspiră prea multă încredere aici, pe Ascension.

— Adevărul e că cineva care are o mutră ca a ta...

— Cînd o să ți-o vadă pe a ta, îndoielile sale ușor maladive vor face loc unei certitudini nestrămutate!

Montez „puișorul" și o pornim spre țărm. Accesul la debarcader e mult mai acrobatic decît la Sfînta Elena și numai în asemenea cazuri realizezi cît e de bine să posezi o bărcuță ultra-ușoară, lesne de transportat chiar și cu o mînă: odată debarcați, „puișorul" e urcat pe cheu, la adăpost de valuri.

Domnul Harryson ne primește cu amabilitate în biroul său și ne invită pe loc să dejunăm împreună cu familia sa.

O ambianță încîntătoare, veselă, foarte „căminul nostru". Englezii se pricep de minune să trăiască într-un deșert la fel de bine (iar uneori chiar mai bine) ca la ei acasă: totul e consacrat interiorului. Odată intrat într-o casă englezească din colonii, ai impresia că s-a tras o cortină peste tot ce-i dincolo de pereții ei, mai exact, dincolo de gardul grădinii.

Un alt miracol: în această insulă unde apa potabilă se cere parcimonios rațională, micuța colonie britanică a găsit modalitatea să întrețină în jurul fiecărei case o grădină verde și proaspătă.

Dacă stau să mă gîndesc, epitetele foarte puțin măgulitoare pe care le-am folosit adineaori în legătură cu mutrele noastre respective au fost, totuși, cam excesive, deoarece Harrysonii par sincer bucuroși să ne aibă printre ei. Ca majoritatea personalului de la „Cables & Wireless", aparțin și ei clanului nomad ale cărui șederi în același loc rareori durează mai mult de doi-trei ani.

Lucraseră la Ascension și în urmă cu vreo optsprezece ani și aici se născuse fermecătoarea fată — adică fiica lor — la dreapta și la stînga căreia fuseserăm plasați.

— Pe vremea ultimului nostru sejur, ne spune dl. Harryson, vegetația era deja foarte rară (arunc o privire lui Henry, dar tipul nici nu clintește). Vina o purtau caprele sălbatice care devorau totul. În timpul războiului, ostașii englezi și americani care își aveau garnizoana pe insulă au găsit un paleativ la monotonia existenței: vînătoarea de capre. Se pare că au reușit să le stîrpească în întregime pentru că, de ani de zile, nimeni n-a mai văzut vreuna, spre marele avantaj al plantelor care cîștigă teren pe coastele Muntelui Verde, așa cum am putut constata sosind recent aici. Mîine urmează să plec într-un turneu de inspecție, împreună cu soția și fiica. Doriți să vă alăturați?

Ridic un deget, fericit de această ocazie care-mi va permite să văd mai de-aproape un loc oarecum ciudat, și să nu fiu nevoit să-mi plătesc curiozitatea cu cincisprezece kilometri de urcuș și tot atîția de coborîș, fără un strop de umbră pe tot parcursul drumului.

Henry, deși bucuros și el de această amabilă invitație, pare să regrete cei treizeci de kilometri de marș sub soare și-l cam iau în zeflemea pe chestia asta.

— Fiți fără grijă, ne liniștește domnul Harryson: de mărșăluit o să mărșăluiți; chiar dacă jeepul ne duce pînă-n vîrful muntelui sau pe-aproape, oricum rămîn cîteva mile bune de mers cu piciorul ca să-mi pot face inspecția. (Iată-l pe Henry consolat!)

Mai încolo, abordăm subiectul „broaște țestoase". Insula Ascension e celebră pentru marele număr al țestoaselor de mare care vin să depună ouă pe plajele ei. Se pare chiar că majoritatea lor au părăsit Sfînta Elena, mai puțin sigură din pricina populației ei relativ numeroase care, ca pretutindeni unde carnea roșie e rară, n-ar scăpa ocazia să răstoarne pe spate una din aceste enorme femele înainte de a o transforma în niște minunate biftecuri apte să hrănească cincizeci de persoane și să rămînă și supliment pentru mîncăi.

Dimpotrivă, insula Ascension a fost întotdeauna o insulă aproape pustie, ocupată numai de cei treizeci-patruzeci de salariați ai firmei „Cables & Wireless" și de o mînă de locuitori ai Sfintei Elena recrutați de sus-pomenita firmă. Cu alte cuvinte, ea reprezenta pentru țestoase asigurarea aproape absolută că se vor putea întoarce în elementul lor în deplină liniște.

Lucrurile s-ar fi putut schimba o dată cu instalarea bazei americane, dar personalul ei primea carnea congelată cu vaporul, dacă nu cu avionul, și țestoasele au fost lăsate în pace, cu atît mai mult cu cît, pentru uciderea uneia, e nevoie

de aprobarea Guvernatorului, în speță, a domnului Harryson.

Henry, sosit cu o săptămînă înaintea mea și care apucase să afle cu cîtă silă au fost eliberate rarele autorizații acordate, mi-a recomandat cea mai mare prudență.

Văzuse just: de cum am abordat acest subiect, o umbră s-a așternut pe fruntea domnului Harryson! Imediat, eu și Harry am și bătut în retragere cu un perfect sincronism: „Să mîncăm broască țestoasă! vai de noi, bineînțeles că nu! Ni s-a întîmplat să mîncăm așa ceva pe Sfînta Elena, dar numai ca să facem plăcere gazdei (minciună sfruntată!). Gîndiți-vă și dumneavoastră, chiar și după cîteva ore de la tranșare, carnea bietei ființe mai zvîcnea pe masa de bucătărie! Ce spectacol îngrozitor!" (În sinea mea mă gîndeam la cele 50 — 150 de țestoase pe care le expediam lunar pe insula Mauritius și la ospețele cu aceste delicioase bucate îngurgitate pe vremea cînd eram administrator la „Raphael Fishing" din Cargados-Carajos...) Și adăugăm la iuțeală: „Ne-ar fi plăcut să gustăm doar din ouăle lor, se pare că sînt savuroase."

Domnul Harryson își regăsește buna-dispoziție: „Savuroase nu-i chiar cuvîntul potrivit. Să zicem, mai curînd, că sînt comestibile" (știu, din experiență, că ouăle de țestoasă sînt de-a dreptul infecte, și zău că nu-s un mofturos!) „și dacă vreți cu adevărat să le încercați, aveți mînă liberă. Mijlocul cel mai bun de a vi le procura ar fi să asistați la ouat, peste cîteva zile, ca să profitați de luna plină." Țestoasele ouă pe plajă noaptea, fără să le pese cum e luna, lumina ei e necesară pentru a vedea unde le depun.

Ceva mai tîrziu, Henry avea să-mi spună: „Vezi tu, Bernard, omul acesta cu mînă de fier e de fapt funciarmente bun. Din cîte am auzit, iubește și respectă tot ce înseamnă viață. Ai remarcat, nu-i așa, pe ce ton ne vorbea de masa-

crul caprelor sălbatice de pe vremea ocupării insulei de garnizoana anglo-americană? Sînt convins că dacă s-ar fi aflat aici la vremea aceea, n-ar fi permis niciodată o asemenea hecatombă: caprele au și ele dreptul să trăiască, chiar dacă rad toată vegetația."

O dată cu cafeaua, problema „Țestoase" fiind rezolvată (așa cel puțin își închipuia domnul Harryson care ne cunoștea prea puțin...), conversația a fost orientată, ca din întîmplare, spre grupul de ornitologi trimiși pe insulă de nu știu care organism britanic să studieze diferitele specii de păsări de mare.

Caragațele reprezintă varietatea înaripată dominantă a insulei Ascension. Destul de micuțe (dar „rele de plisc"), ele ciripesc zi și noapte, în zbor, în cuib, ba cred că și în timpul somnului! Nu se tem de om și ca să șterpelești un ou e uneori nevoie să-l scoți de sub cloșca lui scandalagie.

Spre deosebire de ouăle de țestoasă, cele de *wide-awake* (în engleză asta înseamnă „veșnic trează") sînt excelente, în pofida unui foarte ușor gust de pește. În plus, se găsesc cu nemiluita, calitate irezistibilă din punctul nostru de vedere.

Domnul Harryson intuiește despre ce-i vorba, de data asta însă cu un suris binevoitor: „Am să vă remit fiecăruia un permis pentru patru duzini de ouă (și pentru ouăle de păsări e nevoie de permis). Nu-i mult, dar aceste ouă nu se pot conserva și ar fi o risipă dacă ați aduna mai multe. În plus, ne spune tot el, localnicii din Sfînta Elena veniți să muncească aici nu sînt autorizați să trimită familiei mai mult de două duzini la fiecare navetă a vaporului. Fără această reglementare, recunosc, cam severă, caragațele ne-ar părăsi și s-ar instala aiurea. Înțelegeți deci că, permițîndu-vă să

luați un număr mai mare de ouă, faptul acesta ar putea trezi invidii. De altfel, așa cum v-am mai spus, ele nu pot fi conservate."

Dacă există un lucru pe care Henry și cu mine îl știm cu precizie, e că ouăle se conservă de minune cel puțin o lună și jumătate, dacă în prealabil s-a avut grijă să li se ungă coaja cu o materie grasă care să astupe porii. Există și alte procedee care permit conservarea lor cu lunile. Chinezii au reușit să păstreze ouăle de rață ani în șir, dar trebuie să recunosc că rezultatul nu-i chiar lucrul cel mai plăcut la gust. Cei care au trăit în Asia și cunosc „ouăle de o sută de ani" îmi vor da, cu siguranță, dreptate...!

Dar, lăsînd la o parte toate aceste considerente tehnice, necredincioșii din noi știu, la o adică, să-și amintească perfect textele biblice atunci cînd ele ne vin la îndemînă... N-a zis oare Făcătorul cerului și al pămîntului primului nostru strămoș că tot ce înoată, zboară sau umblă pe uscat îi aparține lui și urmașilor săi? Firește, orătăniile vecinului aparțin vecinului, nu ateilor! Dar țestoasele și păsările de mare care-și petrec cea mai mare parte din existență în larg, în ape care nu aparțin nimănui (pînă la noi ordine!) sînt, în consecință, bunul tuturor.

Și dacă această chestiune părea „clasată" pentru domnul Harryson, ea nu era deloc pentru Henry și pentru mine. Primul raționa ca un administrator răspunzător pentru bunul mers al insulei ce i-a fost încredințată, noi, ca doi vagabonzi ai mărilor, cetățeni ai Terrei, hotărîți să trăiască (iar ca să trăiești, trebuie să și mănînci, deși anumite spirite posace consideră că-i de ajuns doar să muncești!), fără să le pese de unele legi bizare, nu de ei inventate. Firește, huliganismele sînt excluse!

După cum se poate vedea, și de o parte și de alta domnea cea mai perfectă bună-credință. Esențial din punct de vedere moral. Din punct de vedere practic, esențialul se rezuma la atît: să părăsim insula avînd fiecare la bord cîte o jumătate de țestoasă și cîteva sute de ouă, fără ca gazda noastră să știe. În felul acesta, toată lumea avea să fie fericită.

Îi rog pe cei care ne vor considera cinici să se pună în locul nostru... iar pe domnul Harryson să ne ierte dacă aceste rînduri îi vor cădea, cumva, sub ochi. La urma urmei, ce-ar putea să le reproșeze unor băieți care s-au dovedit a fi atît de fundamental cinstiți... cu ei înșiși?

În aceeași seară, în timp ce înfulecam „peștii negri" (altceva decît peștii papagal din Sfînta Elena, dar mai puțin gustoși), schițăm în linii mari viitoarea operațiune „ouă de păsări-țestoase". Va fi nevoie să așteptăm ajunul plecării ca să recuperăm pașapoartele. Apoi, fiecare va umple cîte o găleată cu ouă, pe care le vom aduna la apusul soarelui. Odată ouăle ajunse la bord, ne vor trebui cîteva ceasuri ca să le ungem cu vaselină și să le depozităm în cutii de carton (vaselina, spre deosebire de untură, nu schimbă gustul).

După aceea, vizită la broaștele țestoase. Această ultimă operațiune va fi cea mai delicată: va trebui reperată țestoasa (ușor pe clar de lună), apoi fiecare labă din față prinsă cu un laț; lațurile, la rîndul lor, vor fi legate de o frînghie care va sluji la conducerea broaștei pînă la navă, după metoda pescarilor din Cargados-Carajos.

Este de-a dreptul uluitor cu cîtă docilitate o țestoasă de 150—200 de kilograme se poate lăsa dusă în lesă de o bărcuță, odată aflată în elementul său, în timp ce aceeași țestoasă „agățată" pe plajă va remorca fără probleme cîțiva oameni deodată, împroșcîndu-le nisip în față cu asemenea violență încît pot să-și piardă ochii!

Singurul obstacol mai serios va fi traversarea, cu țestoasa la remorcă, a valurilor ce se sparg direct pe plajă. Cu un dram de noroc și repetînd operațiunea de două-trei ori sperăm să reușim fără să recurgem la cuvinte din cele afară de buruienoase...

În plus, marea e calmă în acest moment.

A doua zi, la ora fixată, sîntem la Harrysoni. Pornim spre Muntele Verde, într-un decor arid și dezolant. Cum poate rezista cineva, trei ani consecutivi, în asemenea locuri?...

Curînd însă aveam să înțeleg. Pe măsură ce mașina se apropie de creastă, pantele îți dezvăluie, treptat-treptat, un alt peisaj. Un peisaj pe care ai dori să-l contempli de la răsăritul soarelui pînă la apusul său. Un spectacol pe care nu mi l-aș fi putut imagina, dar pe care-l mai zărisem cîndva: îl văzusem privind luna prin puternicul-binoclu de cart al avizoului *Gazelle*, pe care îmi făcusem serviciul militar. Regăseam aceleași cratere, aceleași umbre, același peisaj vulcanic de o infinită tristețe și de o infinită frumusețe, peisajul unei Lumi pustii, separată de cea a noastră de o distanță pe care, la vremea aceea, o puteai străbate doar cu visul.

Înaintea acestei noi revelații nu mă pot împiedica să mă gîndesc la stupiditatea existenței pe care o duc: înțeleg acum, mai mult ca oricînd, în ce măsură sînt robul propriei mele nave, cînd ar trebui să fiu stăpînul propriei mele vieți. Mă și surprind modificînd mental dimensiunile viitorului meu velier din oțel inoxidabil (sau din lemn acoperit cu fibră de sticlă, căci nici prea pretențioși nu-i bine să fim!). Va trebui să fie cît mai mic cu putință, dar în același timp, cît se poate de spațios!

Cît mai mic cu putință ca sclavia mea să fie limitată la minimum: o întreținere mai restrînsă, mai puține cheltuieli atunci cînd va fi nevoie să înlocuiesc sarturile, să cos o velă

nouă sau să-l revopsesc. Cît mai mic cu putință ca să poată fi tras ușor pe uscat și lăsat cîtva timp așa, dacă locul unde am ajuns e frumos și poți trăi pe daiboj... sau aproape, cum e cazul aici. Dar; în același timp, suficient de încăpător, atît cît îi vor permite dimensiunile reduse, ca să pot înmagazina suficiente alimente și echipament de rezervă, astfel încît să am pace vreme cît mai îndelungată.

Să recunoaștem cinstit, drama acestui mod de viață este că, după niște ani petrecuți la bord, ți se cam face lehamite. În larg, cînd vremea nu-i prea ticăloasă, existența e splendidă, o guști și o trăiești din plin! Lucrurile se schimbă cînd ancorezi, cînd dai peste un colțișor vrăjit cum există atîtea și care-ți șoptește: „Rămîi, băiatule, pune-ți cortul pe plajă sau altundeva... ești liber și, cînd te vei sătura, vei putea pleca fără păreri de rău...".

Atunci, nava îți cere să te ocupi de ea... Fiindcă o navă e slabă chiar și în golful cel mai adăpostit: îi e teamă de vîntul care ar putea-o azvîrli pe țărm după ce i-a rupt lanțul ancorei, îi e teamă de celelalte vase care ar putea-o lovi — și din păcate nu se jenează s-o facă —, îi e teamă de maree care-i rod amarele, îi e teamă de putregai, mult mai primejdios în porturi decît în larg. Într-un cuvînt, îi e teamă de Tot.

Prin urmare, la ancoră, vasul e o ființă plăpîndă ce trebuie întruna protejată de toate relele cu putință. Lui nu-i poți spune: „Așteaptă-mă cuminte, mă duc la un prieten să stau cu el o săptămînă, o lună, o jumătate de an."

Sau: „Am să-mi instalez cortul pe Muntele Verde ca să pot contempla pînă la saturație această vale selenară unde nu te pot duce. Dar după o săptămînă mă voi întoarce și vom pleca din nou împreună. O săptămînă, poate o lună..."

Ori: „Te părăsesc, habar n-am pentru cît timp, pentru că un amic-care-i comis-voiajor îmi propune să traversez cu el Africa de Sud în mașina lui cu rulotă; să fii cuminte în timpul

absenței mele care riscă să fie lungă, deoarece înapoi va trebui să mă întorc cu autostopul. Și nu scînci, pentru că la înapoiere am să-ți aduc o bijuterie: un trinchetin din dacron sau niște sarturi din oțel inoxidabil."

Din păcate, nu-i pot spune nimic din toate astea *Mariei-Thérèse II*. Ea ar muri, neînțelegînd importanța „vacanțelor conjugale". Eu încep să le pricep!

În scurt timp, jeepul atinge zona ceților și vegetația ne înghite. Nu e marea pădure tropicală, ci o zonă arborescentă, extrem de densă, verde și jilavă. Aici, la înălțime, umiditatea din aer e absorbită de frunze și dirijată spre rădăcini, exact ca pe podișurile din Sfînta Elena, ba chiar într-o mai mare măsură, deoarece ploile sînt aproape necunoscute. Pînă și apa potabilă provine din roua ce se depune pe pereții de ciment ai unui imens rezervor artificial construit în craterul unui vulcan stins. Apa astfel recoltată e înmagazinată într-un puț central; o pompă eoliană o expediază apoi într-o cisternă, iar de acolo, prin conductă, pînă la centrul administrativ.

După verificarea nivelului apei și buna funcționare a pompei eoliene (am abandonat jeepul și de cîteva ceasuri mergem pe jos prin vegetația luxuriantă), inspecția domnului Harryson ne conduce la o fermă de tip englezesc. Fasole, mazăre, salată, ridichi, întreaga gamă de legume consumate de mica aglomerare ce trăiește la malul mării e cultivată în pielele acestea permanente de un englez cu tenul roz, respirînd sănătate și bună-dispoziție, la fel ca și membrii familiei sale, izolate, dar solid unite, trăind pentru plantele lor și pentru camarazii lor *ti-ti-ta* care se coc printre bolovani, la cîțiva kilometri mai jos.

Apoi, jeepul o ia încetișor la vale, oprindu-se din loc în loc pentru ca Henry și cu mine să putem admira în voie acest peisaj straniu pe care nu-l vom mai vedea, probabil, nicăieri altundeva, afară de cazul cînd am folosi telescopul.

Întorși la Harrysoni, le destăinui noul chip sub care mi-au apărut miliardele acestea de bolovani uniformi, întinzîndu-se cît vezi cu ochii; o fac pentru că mă simt vinovat și rușinat de calificativele folosite la început: „dezolante", „aride", „monotone", „inumane".

— Peisajul de aici, ne spune doamna Harryson, vă poate oferi, în răstimpul a numai cîteva ore, fizionomii și mai diferite. Toată pietrăraia asta, care pare moartă, nu e decît adormită, posedînd o viață latentă, gata să se deștepte la primul impuls. Pe-aici, ploile sînt cu totul excepționale; dar cînd izbucnește o furtună, cum s-a întîmplat în timpul precedentului nostru sejur, are loc un fenomen extraordinar: cît cuprinzi cu privirea, totul e verde. Iarba crește cu o viteză de neînchipuit, insectele se nasc în cîteva minute, invadează locuințele, devorează vegetația, se reproduc, apoi, împlinindu-și menirea, dispar.

Între ficcare din acești bolovani dormitează o infinitate de semințe și larve care așteaptă Ziua cea Mare. Știu s-o aștepte ani în șir. Dar și cînd se desfac băierele cerului, e o explozie de viață.

Știți pînă unde poate să meargă intensitatea acestei vieți animale? a continuat doamna Harryson. Iată la ce am asistat, soțul meu și cu mine, acum cîțiva ani.

Salariații de la „Cables & Wireless" au organizat o seară dansantă, așa cum se întîmplă pe Ascension în fiecare lună. Ploaia și-a ales tocmai noaptea aceea să cadă. În cîteva minute, uriașe libărci înaripate au asaltat salonul de dans, zburînd prin încăpere, foșcăind pe podea, lăsîndu-se strivite cu sutele. Un spectacol de necrezut! Închisul ușilor și al ferestrelor însemna trudă în zadar: veneau de pretutindeni, cu miile, se infiltrau prin cele mai mici crăpături. Am fost nevoiți să evacuăm salonul, dar ne-am găsit locuințele

năpădite de batalioanele acestor insecte puse pe devorat totul, de la plantele ornamentale pînă la lenjerie!

În schimb, a doua zi dimineaţă, ce spectacol miraculos! Întreaga insulă era de un verde tandru, plutea mireasma pămîntului ud şi a ierburilor, florile smălţuiau acest peisaj nou cu mii de puncte colorate!

După cîteva zile, totul dispăruse. Mai întîi insectele, apoi şi plantele. Şi totuşi ele există, există sub pietrele astea calcinate de soare, aşteptînd liniştite apa făcătoare de minuni care peste cîteva luni, peste un an, sau peste zece le va permite din nou să renască pentru zilele lor numărate. Ştiţi, îmi reamintesc de basmul Selmei Lagerlöff, acela în care micuţul Nils descoperă oraşul ce iese din valuri o dată pe veac, ca să trăiască intens o unică noapte...

În următoarele două zile n-am părăsit nava: am meşterit în cabină şi pe punte, meştereala făcînd parte din viaţa navigatorului cu pînze. Mă întreb chiar dacă nu cumva navigatorul este cel care face parte din navă, asemeni gospodinei care-şi petrece timpul rînduind, lustruind şi ştergînd ca a doua zi s-o ia de la capăt!

Profit de efemerul meu zel ca să instalez în vîrful tangoanelor trinchetinilor gemeni scripeţii care vor servi la întinderea acestor două vele suplimentare.

Întreprind şi o altă operaţiune utilă (cel puţin din punct de vedere moral): cărarea în vîrful catargului, învelirea părţii putrezite într-un sac de iută-şi îmbibarea cu creozot a respectivului sac, concomitent cu înălţarea unor rugi fierbinţi ca soluţia să binevoiască a pătrunde cît mai adînc în lemn şi să salveze ceea ce n-a fost încă avariat.

Prin urmare, în fiece dimineaţă fac alpinism pe catargul principal cu o sticlă de creozot în mînă. Nu-i prea amuzant, în schimb e eminamente sportiv şi... dezgustător cît cuprinde!

Cobor, mînjit de sus pînă jos de creozot, sub privirile înveselite ale lui Henry şi ale „peştilor-negri".

Deosebit de utili aceşti *black-fish*, o adevărată cămară de provizii la îndemînă. Dacă au plecat cumva în excursie ceva mai departe, e de ajuns să agiţi în apă coada harponului şi hop! vin cu sutele. Cîteva izbituri la grămadă şi problema prînzului e rezolvată.

Mai e şi o altă chestiune pe care peştii aceştia lacomi, nu mai mari de o palmă, ştiu s-o rezolve, spre binele tuturor, cu o rîvnă demnă de toate laudele: aceea a curăţirii-carenelor. *Uganda*, care sosise la Sfînta Elena cu o puzderie de alge lipite de linia de plutire, a fost complet debarasată de ele la numai două zile după ce a ancorat la Ascension. La rîndul lor, navele militare de desant maritim, legate de geamanduri, prezentau coci surprinzător de curate datorate acestor peşti iscoditori şi veşnic înfometaţi.

Sub soarele dogoritor timpul trece pe nesimţite; dar iată că în radă marea începe să se agite într-un mod neliniştitor. Din noaptea trecută hula venită din nord s-a intensificat. Ţinem consiliu de război pe o temă importantă: operaţiunea „Ouă".

Ca să aducem ouăle la bord avem nevoie de o mare îndeajuns de calmă, care să ne permită să părăsim cheul de ciment fără să facem totul zob. De aceea, prevăzînd că marea va continua să se strice, decidem să ducem chiar astăzi la bun sfîrşit această treabă.

Debarcare dificilă. Rămînem în chiloţi de baie, hainele şi sandalele fiind îndesate în nişte pungi de plastic pe care le purtăm în bandulieră. Pe cheu, nimeni să ne dea o mînă de ajutor. Într-un sens e mai bine aşa, pentru că reflexele rapide ale unui om obligat să se descurce de unul singur dau,

în general, rezultate mai bune decît mai multe persoane, pline de bunăvoinţă, dar trăgînd care hăis, care coa!

Odată bărcuţele noastre în siguranţă sus pe cheu, schimbăm o privire lungă: hîm...!

— Cu asemenea mare riscăm să pierdem 30—40% din ouă...

— O scoatem la capăt, Henry. Părăseşti cheul primul, iar eu plonjez cu bidonul cu ouă şi ţi-l pasez la vreo douăzeci de metri de zona periculoasă.

— Oricum, o să facem ceva sport! Am fost nişte caraghioşi aşteptînd atîta: toată treaba trebuia rezolvată imediat după sosirea ta, cînd marea era frumoasă.

— Pe mine mă îngrijorează chestiunea paşapoartelor reţinute de domnul Harryson... Cum o să le recuperăm dacă hula se transformă în berbeci? Atunci ne va fi cu neputinţă să ajungem la ţărm, fie chiar şi înot...

— Cît priveşte operaţiunea „Broasca Ţestoasă", iat-o rezolvată de pe acum: nici vorbă să putem părăsi plaja cu bărcuţa. O să ne scoatem pielea pe seama ouălelor de caragaţă.

Iată-ne deci porniţi, direcţia locul de cuibărire, fiecare ducînd cîte un bidon de douăzeci de litri, pe drumul mărginit de bolovani, în bătaia soarelui şi intensa reverberaţie a razelor lui. Cinci kilometri la dus, cinci la întors, plus încărcătura. Cel care a inventat bicicleta, a ştiut ce face!

Un camion ne depăşeşte şi opreşte: „Mergeţi într-acolo? Urcaţi! Mă cheamă Bob."

Bob ne lasă, după ce a făcut un ocol ca să ne depună cît mai aproape de „cîmpul cu ouă". Pe parcurs, am şi devenit cei mai buni prieteni din lume: el ne-a povestit viaţa lui, noi pe a noastră. Bob se pregăteşte să-şi ia licenţa în istorie, cîştigîndu-şi între timp existenţa ca şofer pe un camion al bazei militare americane de pe Ascension. Nu fu cheltuieli,

nu tu distracții, nu tu griji: condiție ideală pentru studiu. Firește, traiul nostru îl entuziasmează și ar vrea să ne poată fi de folos.

— Ei bine, amice Bob, s-ar putea să ne dai o serioasă mînă de ajutor: avem la bord patru bidoane sudate ermetic, conținînd fiecare cîte 25 de kilograme de lapte praf, cu alte cuvinte, patru ani de lapte de căciulă..." Cumpărasem aceste opt bidoane contra modicei sume de 2 sau 3 lire sterline de la administrația Sfintei Elena care căuta să scape de el; nimeni nu-l mai solicita de cînd „Ajutorul american" aprovizionează gratuit cu lapte populația insulei.

Bob a și înțeles:

— Ați vrea să schimbați bidoanele pe altceva? Ne face cu ochiul: Legume sau carne?

— Carne, dacă-i posibil. Aproape că nu mai avem conserve de carne în suc propriu la bord. Dacă popotărului bazei îi lipsește laptele praf, dar îi prisosesc conservele...

— Laptele nu-i lipsește, asta-i sigur. Dar presupun că nici cu carnea nu știe ce să facă, nimeni n-o vrea. Adunați-vă ouăle, trec pe la sfîrșitul după-amiezii să vă duc la debarcader. Între timp, îi explic popotarului „cazul vostru".

Camionul demarează. Bravul de Bob, dorea și el să ajute doi prieteni întîmplători să-și realizeze visul pe care atîția oameni îl poartă în fundul inimii lor: să se lase purtați de o pînză spre țărmuri necunoscute, lăsînd în urma lor servitutile vieții în comun.

Și totuși, ceea ce vrea Bob să facă pentru noi poate n-ar face-o pentru unul din semenii săi care crapă de foame și de frig pe caldarîmurile New York-ului. Întrucîtva, mă simt chiar vinovat pentru toate actele de gentilețe de care am beneficiat încă de la prima mea plecare la bordul lui *Snark*.

La urma urmei, am meritat oare toate acestea? N-a fost cumva, din parte-mi, o scandaloasă înșelătorie? Sigur, mi s-a

întîmplat să asud ca să-mi mențin nava pe linia de plutire și s-o pot echipa; dar nu există oare un număr imens de ființe omenești care asudă incomparabil mai mult decît mi s-a întîmplat mie vreodată și care, totuși, continuă să crape de foame?

— Ei, Bernard, ce naiba pritocești acolo, bălăbănindu-ți mîinile? Îți închipui cumva c-o să mă spetesc făcînd toată treaba de unul singur?

— Cerneam prin minte gînduri nobile...

— Pesemne vreo nouă combinație ca să-ți procuri de haleală? În orice caz, jos pălăria pentru figura cu conservele! Dacă ne iese figura, meriți partea cea mare, *you, hypocritical French bastard!*

— Fir-ai să fii, Henry, cînd ai să înveți să-ți ții fleanca, măcar așa, o dată, din întîmplare?

Perioada ouatului e pe sfîrșite. Ouăle nu sînt chiar atît de multe pe cît speram și timpul ne lipsește ca să recurgem la un procedeu care să ne garanteze prospețimea lor. Procedeul constă în delimitarea prin cîte un țăruș a unui patrulater destul de vast, după care ouăle din perimetrul respectiv sînt culese și depuse, în grămăjoare, pe laturi. Se revine a doua zi și se recoltează ouăle proaspete, ouate între timp. Un pic cam crud, procedeul? Da, se prea poate, dar nu din cale-afară, deoarece garagațele, care depun un singur ou, sînt capabile să ouă imediat altul, sau două, în caz de nenorocire.

Oricum, sîntem în criză de timp, așa că va trebui să ne mulțumim cu o metodă mai puțin infailibilă, dar totuși satisfăcătoare, recomandată de un sînt-elenian, angajat la „Cables & Wireless“:

Luăm un ou la întîmplare și-l spargem de-o piatră sub un torent de injurii expectorate de mămica-caragață de sub care a trebuit să smulgem neprețuita ei comoară (în cîteva

zile va avea fericirea să ouă o alta). Dacă embrionul central e dezvoltat, schimbăm sectorul și repetăm experiența un pic mai încolo pînă dăm de un ou recent ouat. Și atunci ne apucăm să strîngem, să strîngem și iar să strîngem sub avalanșa de blesteme a mămicilor indignate, spărgînd din cînd în cînd cîte un ou ca să ne asigurăm că n-am depășit zona cea bună.

În mai puțin de o oră ne-am făcut plinul. Să sperăm că va rămîne intact pînă ajungem la bordul *Wandei* și al *Mariei-Thérèse II*.

Bob și-a ținut promisiunea, mai exact ambele promisiuni. Către sfîrșitul după-amiezii, camionul apare cu sticle de coca-cola reci și bere în cutii metalice: „M-am gîndit că sînteți însetați. E din partea băieților de la bază. Iar lada asta vă e oferită de bucătar împreună cu urările sale de traversare norocoasă. Din păcate nu avea decît cutiile astea mari, nu prea practice pentru solitari..."

Bob desface capacul și privirile noastre mîngîie șase cutii uriașe de carne de vită în suc propriu.

— Formidabil! exclamă Henry. Odată cutia deschisă, e suficient să prepari carnea asta cu sos de curry pentru ca să reziste o săptămînă. La un consum de o cutie pe lună, avem provizii nu glumă!

— Iată, luați și astea: băieții și-au spus că poate ajungeți într-o zi și la New York, iar acolo nu-i chiar ca la Tropice..., și Bob întinde fiecăruia cîte o cămașă din flanelă, nouă, solidă, groasă...

Ajungem la debarcader cu puțin înainte de apusul soarelui.

Hula n-a sporit, așa cum ne temuserăm, judecînd după comportarea ei de azi dimineața. „Puișorul" lui Henry e coborît pe scări și lansat la apă într-o spulberare de stropi. Într-o fracțiune de secundă, bietul Bob care, în ciuda sfa-

turilor noastre, ţinuse să ne asiste, e făcut leoarcă, din cap pînă-n picioare. Henry şi cu mine ne puseserăm din nou la ţinută de baie, cu punga de plastic în bandulieră, adăpostind şorturile, cămăşile şi sandalele noastre.

Cele două bidoane sînt depuse, fără incidente, în bărcuţă. Henry, aşijderi! Sîntem, pur şi simplu, uluiţi. Şi iată ouăle noastre pornind spre larg, în deplină securitate şi... în acelaşi coş.

Cu lada de conserve n-a mai fost chiar aşa, şi la un moment dat am crezut că va trebui s-o pescuiesc de pe fundul mării... dar nu, e doar pe fundul „puişorului" meu pe jumătate plin cu apă. Va trebui să spălăm cutiile cu apă dulce şi să le ungem cu vaselină, odată puse în siguranţă pe punte.

Henry a venit direct la bordul *Mariei-Thérèse II* ca să depună ouăle: „Deşi e debandadă în cabina ta, ai totuşi mai mult spaţiu ca să terminăm treaba împreună. Tu îmi pasezi ouăle, unul cîte unul, după ce le-ai uns cu vaselină, iar eu le aranjez, cîte patru duzini în fiecare cutie, ca să limităm, la o adică, spargerea.

— Bună idee, dar lasă-mă să pun mai întîi orezul la fiert. Cînd terminăm, va fi gata şi putem trece la masă.

— Apropo, Bernard, îmi reînnoiesc felicitările pentru figura cu laptele praf schimbat pe conserve de carne. Dar dacă bucătarul ar fi acceptat... Cum scoteam atunci cămaşa?

— N-ar fi acceptat, deşi habar n-a avut vreodată ce-i aia foame...

— Hm!... În orice caz, mi-a venit o *wonderful idea*: cutiile alea, pricepi, sînt prea mari pentru consumul nostru. Să deschizi una înseamnă risipă curată. În schimb, am putea propune cambuzierului vreunui vas ancorat undeva prin Antile să ni le schimbe pe nişte cutii mai mici: o cutie de trei kilograme pe şase de 500 de grame... Ce părere ai?

— Că nu faci mai multe parale decît mine.

— E lucrul de care încep și eu să mă tem... Da' știi, Bernard, mi-a mai venit o idee.

— Ca să fii sigur că nimerești direct în iad?

— Ba deloc. Ai văzut, firește, țestoasele alea care foșcăie peste tot, ca să nu mai vorbim de pești. De ce n-am adus la bord una din ele? Simplu: pentru că n-am fi știut ce să facem cu ea, odată omorîtă. Sigur, ne-am fi pregătit un pilaf gigantic care s-ar fi putut păstra cinci sau șase zile. Dar cu restul, ce-am fi făcut? Pastramă sau carne uscată în fîșii după moda sud-africană?

În general, pastrama e infectă. Carnea uscată nu-i mai brează. În plus, treaba asta presupune precauții constante, ca pînă la urmă să-ți impută cabina și să fie aruncată peste bord. Cu peștele sărat e același lucru: o săptămînă mai treacă-meargă, dar după aia să nu-l vezi în ochi, ca să nu mai vorbim de duhoare! (La Cape Town îl consumasem în mod regulat mai bine de o lună și ne ajunsese!)

— Ai perfectă dreptate, Henry. Dacă n-ar fi fost delicata problemă a conservării, am fi avut o țestoasă la bord, cu sau fără permisiune, cu sau fără valuri la țărm. Care-i deci ideea pe care o cocoți?

— Să fabricăm într-o bună zi propriile noastre conserve în cutii ermetice.

— Nu ți se pare că o cam iei razna?

— Un picuț, poate. Fă însă un efort de gîndire și ai să înțelegi că, fără să fie cu adevărat lesnicioasă, treaba-i totuși posibilă; la urma urmei, ce-i o cutie de conserve? O simplă cutie metalică avînd în ea carne, pește sau legume fierte în autoclavă. După fierbere; produsele sînt introduse în cutii și băgate din nou la autoclavă. Capacele se așază pe cutiile încă fierbinți și se sertizează cu mașina. Or, sînt sigur că am citit undeva că în America există un model casnic de mașină

de sertizat, pentru că unele gospodine preferă să-și fabrice propriile lor conserve. În materie de autoclavă, avem așa ceva la bord: oala sub presiune. Rămîne să ne procurăm aparatul de sertizat și un stoc de cutii goale, nelncheiate, ca să nu ocupe prea mult loc la bord. Le-am putea cumpăra de la oricare fabricant de conserve alimentare...

— Am putea chiar să ne angajăm ca muncitori necalificați într-una din aceste fabrici ca să deprindem nițeluș tehnica de fabricație. Se pare că, dacă nu-s bine preparate, conservele pot exploda.

— Dacă-i vorba de serii mari, poate. Dar preparate cu grijă de noi înșine, nu există nici un risc, pentru că ceea ce determină umflarea cutiei, odată închisă, este fermentarea provocată fie de sterilizarea insuficientă a produsului, fie a recipientului. Nu riscăm să ni se întîmple așa ceva dacă le fierbem în cuctă și sertizăm capacele cînd cutiile sînt încă fierbinți.

Ia imaginează-ți ce independență am dobîndi! Toți pescocii ăștia negri, plus țestoasele băgate în cutie! În timpul escalelor le-am putea chiar schimba pe fructe și legume proaspete...

— Și să ridicăm pînzele înainte de a sări ele în aer! Acum glumesc, Henry, e cert că ideea ta conține elemente interesante. Realizarea ei ne-ar permite, în orice caz, să nu mai săvîrșim păcatul înșelăciunii, oferindu-ne să schimbăm lapte praf contra cutii mari de carne în suc propriu, iar acestea pe Dumnezeu știe ce...

— Fii pe pace, Bernard, o să găsim prilejul să ne descurcăm, și oricum ne vom încheia călătoria în iad. Sper, ca și tine, că e cald acolo.

Odată terminată împachetarea ouălelor, Henry s-a reîntors la bord cu partea sa de pradă, așezată grijuliu în cutii de carton. Posedăm fiecare cam 400 de ouă, ceea ce, la un consum mediu zilnic de zece bucăți, ne va permite să rezistăm

o lună și jumătate fără să apelăm prea mult la stocul nostru de conserve (un ou de caragață reprezintă cam două treimi dintr-un ou normal de găină, iar noi avem ficații solizi!).

Debarcarea pe țărm, a doua zi dimineață, a fost un spectacol epic, și doar printr-o minune am izbutit să ajungem pe cheu cu scumpele noastre bărcuțe... Trăiască prelata întinsă pe o armătură flexibilă! Se sfîșie mult mai greu decît ne-am putea-o imagina. Și cînd așa ceva se întîmplă (mai rar, dar totuși se întîmplă), nu-i mare filozofie să pui un petic!

Ni se restituie pașapoartele. Apoi, sîntem conduși de domnul Harryson pînă la brutărie ca să luăm pîinile pe care le comandase pentru noi în ajun. Cum vor ajunge ele la bord, cu marea asta spărgîndu-se de cheu, e încă o enigmă. Prudenți, le repartizăm în patru saci separați, astfel încît să limităm riscurile unei băi nedorite.

Cursa regulată urmează să sosească peste cîteva ore. Ne așteptăm corespondența, de la Cape Town sau din altă parte, discutînd despre păsări cu unul din ornitologi. Acesta din urmă îmi încredințează o mică misiune: să casc ochii și să notez toate păsările pe care le voi întîlni între Ascension și insula braziliană Fernando-Noroña, proxima noastră escală prevăzută, precizînd și coordonatele unde au fost ele văzute. Informațiile i le voi expedia de la Trinidad.

Primim, în sfîrșit, corespondența. Nimic special, dar esențialul există: vești de la familie și scrisori din Cape Town.

— Ia zi, Bernard, la Cape Town proiectele au rămas neschimbate?

— Da. S-a înscris pentru plecare. E timpul s-o luăm din loc spre Trinidad, cu o scurtă escală la Fernando-Noroña, altminteri riscă să sosească prima și să aibă necazuri cu Oficiul de imigrare.

Ne luăm rămas-bun de la toată lumea și-i înmînăm domnului Harryson scrisorile noastre; nici nu vrea să audă de timbre. Ne va expedia corespondența „par-avion", via New York, pe spezele sale. Aceeași reacție și cînd a fost vorba să-i plătim pîinea: „Acceptați acest dar fără fasoane; v-ați dovedit foarte «independenți» în timpul escalei, descurcîndu-vă cu mijloace proprii ca să circulați între navele voastre și țărm. A fost perfect și vă păstrăm, amîndurora, o excelentă amintire. N-ați uitat, sper, să strîngeți ouă?"

— Sînt de ieri la bord. S-au mai spart cîteva, dar am prevăzut paguba și am culeș „ceva mai multe" (nu îndrăznim să-i spunem că, pe lîngă toate, am prevăzut și ouăle clocite).

Revenim la bordurile respective, dar nu fără cazne.

Un val parșiv a azvîrlit „puișorul" lui Henry în dig și cei doi saci plutesc voioși pe fundul bărcuței, pe jumătate pline de apă. Henry se încălzește înjurînd de mama focului. Și ca să nu existe invidie între noi doi, un alt val îmi rezervă aceeași soartă. Prețioasa pîine va ajunge totuși pe navele noastre și, tăiată în felii, se va usca pe ruf în primele zile ale călătoriei.

Capitolul XI
ASCENSION — FERNANDO NORONA: O REGATĂ DE 1100 MILE

Pe data de 6 februarie, puțin după răsăritul soarelui, ancorele noastre se desprind de pe fundul golfului. *Wanda* și *Marie-Thérèse II* își desfac aripile sub bătaia unui alizeu moderat. Direcția, Fernando-Noroña, la 1.100 de mile vest-nord-vest, pe drumul Antilelor. Spre deosebire însă de alte dăți, un spirit nou animă echipajele: acela al regatei.

În cazul unui alizeu normal (cînd vîntul este, în general, extrem de neregulat) e mai mult ca sigur că aș fi lăsat *Wanda* să plece înaintea mea pentru a elimina orice ispită a performanțelor. Pentru mine, ideea de croazieră este la fel de îndepărtată de aceea a competiției ca și pentru un călăreț, îndrăgostit de cai, plimbarea printr-o pădure de cursele de pe hipodrom...

Cînd ai însă parte de un alizeu ca cel care ne-a adus pînă aici, fără o zi de calm-plat și fără nici un fel de răbufniri, îți mai îngădui și nițică joacă, neuitînd, firește, respectul datorat...!

Odată lăsate în urmă coasta și marele banc ce o continuă, ridic cele două vele trinchetin gemene, lăsînd cîrma automată s-o dirijeze pe *Marie-Thérèse II*. Apoi, două focuri de rezervă sînt și ele întinse pe tangoane. Acum am toate pînzele sus!

Dar *Wanda* izbutește totuși să mă dubleze, în pofida velaturii mele, pe care o socoteam fantastic de eficace. Atunci, întreaga rezervă de lanțuri, dintre care o parte se găseau la

pupa, este depozitată cît mai aproape de etravă, ca și o ancoră grea de furtună, amarată de obicei la piciorul arborelui artimon. Care a fost ideea mea în toată această tevatură? Să scufund mai mult prova, ușurînd pupa, ca să exploatez la maximum binefacerile hidrodinamicii. Firește, se vor găsi circotași care să găsească ideea mea cam trăznită și să pretindă că o navă care este dusă de vînt riscă să se afle „angajată" și că e greu de ținut drumul în atare condiții.

Perfect adevărat cînd e hulă și vîntul suflă tare. Dar astăzi marea e calmă, vîntul suflă cu tăria 3 pe scara Beaufort și *Marie-Thérèse II* își menține impecabil capul. Depinde și de navă. În plus, am chef să mă amuz; de altfel, se întîmplă adesea ca dintr-o joacă să apară soluția a numeroase probleme...

La amurg, *Wanda* pare să-și fi păstrat avansul de 300—400 metri; îmi modific capul cu cinci grade mai la sud ca să evit un eventual abordaj. Ar fi mult prea idiot! Contrar obiceiului, instalez felinarul de poziție la prova. Ia te uită! Henry a avut aceeași idee și odată lăsată noaptea, luminița lui clipește printre valuri.

Noapte liniștită. *Marie-Thérèse II* își vede de drum cu patru noduri, sub mîngîierea unui vînt cald, lăsînd în urma cîrmei o brazdă fosforescentă dreaptă, netă, clară.

Ici-colo se zăresc mici poienițe fosforescente care strălucesc cîteva clipe și apoi dispar. Încerc în zadar să ghicesc ce anume provoacă aceste multiple și fugare apariții: să fie oare din pricina trecerii unor pești mari? Dar nu, atunci ar fi o dîră fosforescentă și nu aceste iluminări locale. Aglomerări de plancton? Dar atunci, de ce această bruscă explozie bleu-verde, fără rațiuni aparente? Ce-i drept, noaptea planctonul se apropie adesea de suprafața mării.

Răsăritul degajează un orizont pustiu şi net. Sînt din nou singur cu divinităţile mele, Vîntul, Marea şi Soarele. Navigaţia nu-i deci chiar solitară. Şi-apoi, mai e şi pilotul meu virstat care saltă în faţa etravei. Să fie tot cel care a îndrăgit-o pe *Marie-Thérèse II* între Sfînta Elena şi Ascension şi care a dispărut pe timpul escalei? Nu-i cu neputinţă. Îi arunc nişte firimituri de pîine, dar o face pe niznaiul. Atunci, ca să-l necăjesc, îi expediez cîteva cocoloaşe mai mari, drept în faţa botului. Se bosumflă şi se mută la pupa, lipit de cîrmă. Ai zice că vrea să rămînă acolo tot restul drumului.

— Hai, marş la etravă. Acolo-i locul unui peşte pilot, şi încetează s-o mai faci pe supăratul!

Ascultă cuminte, ajutat să priceapă şi de coada harponului, şi îşi reia poziţia de avangardă.

Calculul poziţiei, făcut la prînz, mă situează la 97 de mile de Ascension. Cam lentă mişcarea (pînă la urmă o să păţesc eu ceva tot plîngîndu-mă de încetineală). Cîţiva faetoni-cu-coada-albă şi cîteva caragaţe pescuiesc la vreo sută de metri de bord. Iau notă pentru prietenul meu ornitologul, căruia mi-ar plăcea să-i pot expedia din Antile un raport serios. Ne-ar bucura pe amîndoi: pe el pentru că nu mi-am uitat promisiunea, pe mine pentru că mi-am ţinut-o şi pentru că ştiu că va fi fericit să afle ce fac „păsările lui" cînd sînt pe mare.

Pînă cînd să afle toate acestea, seara, în cabină, am o surpriză dintre cele mai neplăcute: scotocind printre cărţi, descopăr trei gîndăcei care o şterg imediat. Aşadar, invazia se repetă: de la Durban încoace, aceşti pasageri clandestini, cunoscuţi de atîtea şi atîtea veliere, au părăsit bordul, mai exact, au fost exterminaţi cu ajutorul cîtorva bombe cu insecticid. Scopul operaţiei n-a fost atît nimicirea gîndacilor, cît a unei insecte extrem de prolifice care atacă lemnul,

transformîndu-l, în numai cîţiva ani, în burete. Prezenţa ei la bord a fost trădată doar de o dîră gălbuie, pulverulentă. Inutil să precizez că descoperirea m-a făcut să pălesc, mai ales că, pe insula Mauritius, am discutat cu un camarad despre treaba asta.

Omul poseda un mic velier de tipul „Colombine", cu derivor central, şi a fost nevoit să recurgă la o soluţie disperată, singura posibilă după ce a încercat tot soiul de produse, la fel de ineficace unele ca şi altele, inclusiv creozotul şi gazul lampant. Şi-a scufundat nava, sabordînd-o, într-un golf adăpostit şi a lăsat-o aşa timp de zece zile. După aceea a fost salvat; insectele n-au rezistat la acest tratament diabolic.

Nici vorbă însă să aplic aceeaşi metodă cu *Marie-Thérèse II*, cel puţin înainte de a fi încercat tot ce era cu putinţă. Atinse erau doar trei coaste şi m-am gîndit să le lichidez încălzind lemnul cu lampa de benzină.

Timp de vreo zece zile am crezut partida cîştigată; nu tu urmă de pulbere galbenă scurgîndu-se din orificii minuscule, cît urechea unui ac fin. Apoi însă, pulberea şi-a făcut din nou apariţia. Am făcut o a doua tentativă, completată cu badijonaj ţeapăn cu petrol. Rezultatul n-a fost cu nimic mai bun şi încep să fiu extrem de neliniştit.

Consultat, Raymond Cruickshank m-a prevenit că guvernul sud-african nu glumeşte cînd e vorba de *woodborers* — numele dat acestor insecte — şi că, în urmă cu cîţiva ani, a asistat la distrugerea prin incendiere (din ordinul autorităţilor) a unei case infestate.

De-a dreptul înnebunit — aveam şi de ce! —, mi-am luat o zi liberă ca să fac turul firmelor specializate în prezervarea lemnului. Primele două n-aveau decît produse destinate prevenirii răului.

— Şi dacă locuinţa mea a fost deja atacată de bestiile infernale? (din raţiuni de prudenţă nu suflu că ar fi vorba de o navă, poliţia putînd da de urma mea în cazul, cine ştie, al unui denunţ).

— Dacă aşa stau lucrurile, singurul remediu e extirparea tuturor scîndurilor şi grinzilor atacate, arderea lor şi înlocuirea cu altele noi. După aceea, badijonaţi lemnul sănătos cu produsul pe care-l vindem.

Mi se pune un nod în gît... Navă blestemată, prin ce chinuri mă treci! A treia firmă toarnă însă balsam peste inima mea.

— Iată un produs nou. E un lichid care se transformă în gaz odată cutia găurită şi care a dat rezultate nesperate în tratamentul curativ al lemnului atacat de *woodborers*.

Tipul are o moacă simpatică; simt că nu mă va trăda şi că a ghicit despre ce-i vorba. Îi expun deci cazul cu toate amănuntele.

— Da, s-ar putea să vă salveze nava. E drept, nu l-am încercat decît pe mobilier şi încă într-o sală specială; dacă însă puteţi închide ermetic cabina şi lipi fîşii de hîrtie pe la toate crăpăturile, rezultatul ar trebui să fie identic...

Înşfac zece cutii. Ele vor fi aşezate pe podeaua cabinei şi găurile cu un soi de lance făcută dintr-un cui prins într-un băţ şi introdus printr-un hublou pe care aveam să închid din exterior. La început, urma să găuresc cîte o cutie la fiecare jumătate de oră, iar pe ultimile şase din trei în trei ore.

După două zile cabina a fost deschisă şi ventilată. Gazul şi-a ţinut promisiunea: niciodată n-a mai existat urmă de *woodborers*. Primului miracol i s-a adăugat însă şi un al doilea: timp de optsprezece luni au dispărut şi gîndacii, ba chiar ouălele lor, aduse ulterior o dată cu proviziile, nu izbuteau să ajungă la ecloziune. Insecticidul a impregnat lemnul,

protejîndu-l vreme îndelungată de orice formă de dezvoltare a paraziților. Spre regretul meu, am pierdut carnețelul pe care-mi notasem denumirea produsului.

8 februarie, dimineața. Frenezie la bordul lui *Marie-Thérèse II:* a apărut *Wanda!* De necrezut această întîlnire a două veliere la patruzeci și opt de ore după ce au părăsit un port pentru o traversare de 1.100 de mile.

Mă cațăr la înțeală pe arborele artimon pentru a mă desfăta mai bine de victorie, căci *Wanda* e la trei-patru mile în sîajul meu. Oare Henry s-a cățărat și el pe catarg, înjurînd că nu-i dreptate pe lume, în vreme ce eu jubilez?

Sentimentul e nițeluș ridicol, așa-i, dar nu mi-l pot stăpîni. Cobor, mai trag de scote, mai modific ici, mai ameliorez colea, într-un cuvînt, fac tot posibilul ca să sporesc viteza. Scot lochul din mare, scot și saula cu cîrlige de pescuit și o fac colac la pupa, elimin tot ce-ar putea crea o frînare cît de mică.

Lochul oricum nu era necesar pe o vreme atît de frumoasă, care-mi permite să iau drepte de înălțime oricînd poftesc. Cît privește saula cu cîrlige, pesemne e bîntuită de un duh potrivnic, pentru că nimic nu s-a prins vreodată în ele... E drept, ca pescar, nu-i mare lucru de capul meu!

Dimineața se scurge într-o stare de fibrilație. E idiot. Dar Henry m-a luat de atîtea ori peste picior în legătură cu încetineala navei mele, sub pretext că a lui a parcurs cu douăsprezece ore mai repede cele 1.740 de mile care separă Cape Town-ul de Sfînta Elena, încît tare mi-ar plăcea să-i dovedesc că *Marie-Thérèse II* nu-i chiar atît de leneșă cum pretinde... idiotul (idiotul sînt însă eu!).

Către prînz, distanța dintre noi mi se pare și mai mare. Trudesc încă vreo jumătate de ceas ca să car la proya cît

mai multe obiecte și să-mi ușurez și mai mult pupa. Mă bate chiar gîndul să golesc unul din rezervoarele cu apă potabilă de 120 l, ca să fac nava mai sprintenă...!

Către sfîrșitul după-amiezii, *Uganda* rămîne în continuare vizibilă, deși parcă mai îndepărtată. Soarele e acum la asfințit, deci în spatele meu cînd privesc înapoi, ceea ce îmi permite să apreciez și mai bine distanța care ne separă. Cred că sînt vreo cinci mile...

Marie-Thérèse II înaintează direct pe capul ales, cu pupa ușurată la maximum, astfel încît șuvoaiele de apă să se scurgă cît mai liber, producînd o frecare minimă.

Mici tangoane suplimentare (adică o coadă de mătură și alta de harpon) sînt fixate spre pupa, pentru a depărta cît mai mult scotele celor două vele inferioare suplimentare.

Fluierînd vesel, cobor în cabină să-mi pregătesc cina.

Încă un gîndac — al treilea în optsprezece luni — o întinde cît îl țin picioarele de pe cutia cu lapte condensat. Uite așa încep uneori marile invazii.

În materie de invazii de gîndaci, am pățit odată, pe cînd eram cu Deshumeurs la bordul lui *Snark*, o chestie groaznică. Această amintire dintr-o epocă eroică mă face astăzi să rîd, în timp ce cafeaua stă să dea în fiert în filtru, iar spiritul meu, mulțumit de treaba făcută în timpul zilei, pornește să hoinărească departe, departe, spre sătucul indonezian Toboali...

Snark era la ancoră în golful Toboali, cînd șeful poliției din sat, convins că are de-a face cu doi bravi inofensivi, deși „nițel scrîntiți", ne-a sfătuit să legăm nava direct de cheu. Am făcut-o pe dată, fericiți la culme de această pleașcă ce ne va permite să-l mai cîrpim pe bătrînul *Snark* pe timpul refluxului, așteptînd răspunsul Djakartei.

Odată manevra terminată, Desbumeurs și cu mine am coborît în cabină să prepărăm un bidon de Ovomaltină; cafea aveam puțină la bordul lui *Snark*, în schimb surogat dintr-ăsta, numit Ovomaltină, posedam din belșug, așa că, atunci cînd ni-l preparam, o făceam cu bidonul de cinci litri. Amabilă, firma „Wander" ne înzestrase, în semn de încurajare, cu patru lăzi de Ovomaltină.

În loc însă să ne bem liniștiți licoarea, ronțăind biscuiți chinezești, am fost cît pe-aci să fim noi devorați de gîndaci.

Parcă turbaseră, fie pentru că au simțit pămîntul umed (tocmai plouase), fie pentru că antenele lor detectaseră în nenumăratele crăpături ale cheului din piatră prezența unei alte varietăți, amice sau inamice.

În mai puțin de treizeci de secunde ai fi zis că toți gîndacii pămîntului și-au dat întîlnire în cabina noastră. Foșcăiau în toate sensurile, alergau pe piepturile noastre goale, peste umeri, peste fețe, pișcînd îngroziților. Urlînd de silă, am țîșnit afară din cabină, abandonîndu-le biscuiții și Ovomaltina...

La răsăritul soarelui sînt în picioare și arunc o privire îndărăt. Nimic. Ușor neliniștit, scrutez orizontul, în dreapta, în stînga și chiar în fața mea. Naiba știe, poate animalul ăla de Henry și-a pus creierii la contribuție și a găsit un mijloc să mă ajungă din urmă! Dar marea continuă să rămînă pustie.

Distanța care ne separa ieri nu putea să sporească atît în timpul nopții; înseamnă că *Wanda* e acum în contra-lumină, deci invizibilă.

Mai întind puțin scotele pentru ca velele să prindă bine vîntul (o, demoni ai regatei!), după care iau o dreaptă de înălțime, ceea ce mă va ține potolit pînă ce soarele va fi suficient de sus ca să nu mă orbească atunci cînd voi cerceta orizontul la est...

După ce iau și înălțimea meridiană, un scurt popas în vîrful catargului îmi relevă că *Wanda* e în continuare prezentă, dar ceva mai departe ca ieri. Și asta la numai trei zile după ce am părăsit împreună insula Ascension! Așa ceva nu se întîmplă des în timpul curselor-croazieră transoceanice!

Însă *Wanda* nu mai e în gișmentul pe care-l ocupa ieri. Se află ceva mai la nord. Drace! Se pare că am avut simultan aceeași idee, pentru că ieri, descoperind-o în sillajul meu, m-am gîndit la o soluție care, poate, ar putea-o ajuta să sosească prima: utilizarea curenților.

Conform instrucțiunilor noastre nautice, curenții favorabili ar fi mai puternici pe latitudinea insulei Fernando-Noroña, dar indicațiile, de altminteri foarte utile, furnizate de hărți sînt rareori infailibile. Sigur, pentru Henry, în poziția în care se afla, unica șansă de a ajunge totuși primul era să se abată cu vreo sută de mile și să caute curentul. Dacă *pilot-chart*-urile aveau dreptate, va recupera ușor timpul pierdut și va ajunge primul. În caz contrar, adică în cazul în care indicațiile conținute de instrucțiuni se vor dovedi eronate, *Wanda* va face buela de pomană și va sosi cu o zi întîrziere.

La crepuscul, tactica lui Henry e clară: *Wanda* pleacă să caute curentul de nord; *Marie-Thérèse II* își păstrează drumul inițial. Ca la risică: cap sau pajură! Dar lucrul cel mai extraordinar ar fi ca ancorele noastre să cadă concomitent în apele golfului insulei Fernando-Noroña, iar noi să ne înjurăm pentru o chestiune de secunde!

Navigația noastră, gen „pentru domnișoare", continuă fără ca ceva să întrerupă farmecul ei tihnit, compus din șușoteli, din scîrțîiturile mărunte ale scripeților, din șuierul abia perceptibil al alizeului lunecînd peste aripile navei care înghite pașnică suta ei de mile zilnice, precedată de fidelul

ei pilot în pijama, mereu la datorie în valul de însoțire al provei.

De cîteva zile, o mică doradă vine să ne viziteze cu puțin timp înainte de apusul soarelui. Să caute oare și ea protecția surorii sale mai mari? Dacă da, rău face, pentru că n-am nici un fel de scrupule cu ceva care-i suficient de mare ca să-mi umple tingirea. Acolo avea să și sfîrșească, scutindu-mă pentru o zi de ouăle de caragață!

Burta junei dorade a fost despicată; e mania mea să știu cu ce se hrănesc peștii pe care-i capturez. Ce mănîncă doradele, o știu de mult (ca și peștișorii zburători!). Partea curioasă e că toți peștii zburători descoperiți în stomacul doradelor au capul retezat net la nivelul înotătoarelor laterale, cele care le servesc drept aripi. Cu alte cuvinte, dorada înșfacă peștele zburător, îl descăpățînează cu promptitudinea cu care am face-o noi slujindu-ne de un cuțit, lasă apoi pentru o fracțiune de secundă prada în apă, ca s-o înghită imediat după aceea, dintr-o hăpăitură și pe nemestecate, așa cum fac copiii prost crescuți.

Evident, și în stomacul doradei mele se găsesc cîțiva pești zburători, majoritatea pe jumătate digerați. Unul dintre ei însă, cel mai mare, pare să fi fost capturat doar cu cîteva clipe mai devreme, pentru că e intact, exceptînd capul (dar capul unui pește zburător e plin de calorii, eu unul nu l-aș arunca în mare pentru nimic în lume!) și chiar mă întreb o clipă dacă să nu-i țină tovărășie în tigaie rahiticei mele dorade...

Pînă la urmă, va zbura peste bord: capul unui pește proaspăt mi se pare totuși mai apetisant decît un pește gata înghițit de un altul.

Stomacul doradei harponate îmi rezervă însă și o surpriză: printre obișnuiții pești zburători, în el sînt îndesați și vreo cincisprezece minusculi peștișori „balon". Și eu care eram

gata să pun capul pe butuc, pariind că această varietate de pești care se umflă în caz de primejdie trăiește doar în preajma coastelor, printre coralii și stîncile în care se pot ascunde ca să poată viețui în pace! Vasăzică, există bancuri și în plin Atlantic, între Africa și America... Ciudat din partea acestor pești lipsiți de apărare, care nu mușcă, nu zboară și, oricît s-ar strădui, nu pot înota cu mai mult de cîteva noduri. E drept, în cazul de față e vorba de peștișori-pui, care cine știe, neastîmpărați și neascultători, or fi luat-o razna!

Un lucru e însă sigur: dorada care în momentul de față se prăjește în tigaia din cabină a dat peste un banc compact de peștișori „balon", altminteri n-aș fi găsit un număr atît de mare în burta ei; iar treaba asta s-a întîmplat abia cu cîteva minute înainte de a fi harponată, deoarece victimele sînt încă intacte.

12 februarie

Alizeul se menține cu tărie 2 și 4 pe scara Beaufort, pe direcția est-sud-est. Suflă constant din pupa de cînd am plecat, fără modificări, contrar hachițelor pe care le-a avut între Cape Town și Ascension.

Dimpotrivă, marea a devenit așa cum am cunoscut-o de regulă: vălurită fără exces, dar parcursă de ondulații secundare, venite dintr-o direcție diferită de cea a vîntului dominant. Sînt îndepărtatele manifestări ale alizeului de nord-est, cel care domină regimul vînturilor din centura tropicală situată la nord de ecuator, după „Ceaunul-cu-Negreală"*.

* Denumire dat de navigatori unui complex de curenți, vîrtejuri și cețuri fierbinți din zona ecuatorială a Atlanticului. (N.T.)

Azi, nu sîntem prea departe de Ceaunul-cu-Negreală, care în această perioadă ar trebui să se situeze între 3° sau 4° și 5° sau 6° nord de longitudinea insulei Fernando-Noroña, care, la rîndu-i, rămîne în zona alizeelor, pe paralela de 3° sud.

Abia după escala de la Fernando-Noroña vom fi siliți să traversăm această zonă blestemată de atîtea și atîtea nave cu pînze din pricina calmurilor prelungite întrerupte de bruște rafale de vînt și ploi torențiale, această zonă care poate reține un vas fără motor zile, ba chiar săptămîni în șir, totalmente blocat, cu velele căzînd inerte de-a lungul școndrurilor sau, dimpotrivă, fără vele sub vijeliile gata-gata să smulgă catargele.

Uneori însă, Ceaunul-cu-Negreală este extrem de îngust; de regulă, asta se petrece în preajma coastelor braziliene. S-a întîmplat uneori ca nave urmînd ruta Cape Town-Canalul Mînecii să treacă de la alizeul de sud-est la cel de nord-est fără să aibă parte măcar de o scurtă rafală de vînt. Probabil, „Cerberul" ecuatorului, bălăduind pe moșia sa, a fost tare surprins văzînd cum îi scapă prada într-o clipită, mult prea bucuroasă de norocul ei ca să mai arunce o privire îndărăt.

Spre fericirea mea, toate aceste mărunte mizerii de care am avut cu generozitate parte la traversarea Oceanului Indian cu *Marie-Thérèse* o vor cruța pe succesoarea ei.

Instrucțiunile nautice sînt categorice în această privință: în regiunea Atlanticului, cuprinsă între Fernando-Noroña și coastele Braziliei, zona Ceaunului-cu-Negreală este practic inexistentă, cel puțin în această perioadă a anului. Iar atunci cînd instrucțiunile nautice sînt categorice, e aproape permis să fie crezute pe cuvînt.

Dimpotrivă, e un mic detaliu despre care aceste excelente hărți nu suflă o vorbă: regimul vînturilor în largul Amazonului. Într-un fel e perfect scuzabil, pentru că aceste hărți

americane, acoperind jumătate din Atlantic, nu pot preciza chiar toate amănuntele, altminteri nimeni nu s-ar mai descurca în ele. De altfel, intenţia mea este de a nu angaja nici un fel de flirt cu rău famata asta de coastă, ale cărei bancuri de mîl, înţesate de stînci parşive, se întind uneori atît de departe încît vasele eşuate au fost pînă la urmă înghiţite de mare, ţărmul plat privindu-i pe naufragiaţi de puncte de reper.

Poziţia mea la prînz: 23°55' longitudine vestică; 5°39' latitudine sudică.

Distanţă parcursă de la Ascension: 595 mile în şase zile, adică în medie 99 de mile pe zi. Slăbuţ... E drept, socot întotdeauna că e puţin, dar nu m-aş plînge dacă media zilnică ar fi de 120 sau 130 de mile...

De cînd am plecat, cerul a rămas fără un nor, deşi o uşoară nebulozitate pluteşte probabil în atmosferă, în pofida limpezimii sale aparente, pentru că n-am asistat niciodată la răsăritul ori apusul soarelui, şi asta chiar la numai cîteva zile de la plecarea mea din Cape Town.

Duc mai departe o viaţă împărătească. Nimic de făcut. O navigaţie ca o cură la sanatoriu: nava îşi face treaba fără să aibă nevoie de nimeni, în timp ce omul îşi vede de ale lui, adică nu se îndeletniceşte decît cu ce-i place: citeşte, visează, scrie uneori cîte o scrisoare şi, mai ales, contemplă domeniul care-l înconjoară şi îi aparţine, după cum şi el aparţine integral acestuia.

Omul însă mai trebuie să şi gătească: e mai puţin plăcut. Ba să spele şi vasele: şi mai neplăcut! I se întîmplă să scuture şi să deretice prin cabină, dar numai cînd *Marie-Thérèse II* începe să mîrîie pe faţă. E al naibii de greu să te apuci, dar, deşi începutul s-a lăsat cu bombăneli, odată treaba

pornită merge atît de firesc încît orele se scurg într-un mod chiar plăcut. Un pic ca la gimnastică: începi cu priviri jalnice de cîine bătut, dar odată mușchii încălziți, te întrebi dacă n-ai să continui ședința pînă a doua zi...

În timp ce frichinesc prin cabină, îmi revine în memorie o savantă discuție avută cu Henry. Subiectul: curățenia pe un mic velier. Concluzia practică (dar mai degrabă pur teoretică) a acestui pasionant schimb de vederi s-ar putea rezuma astfel:

„Nouă, bărbaților, ne place ca locul în care trăim să fie curat și în ordine. Numai că... putem viețui și precum porcii. De aia și cabina unui navigator solitar nu prea strălucește întotdeauna de curățenie.

Femeia iubește deopotrivă ca bărbatul ordinea și curățenia. Ea însă nu poate trăi într-un cadru slinos, unde totul e vraiște. Iată de ce cabina în care trăiește un cuplu e mereu curată, cochetă, învăluită de perdeluțe delicate, de tapete și huse în culori mîngîietoare, de pernuțe verzi, roșii, galbene, într-un cuvînt de tot ce înseamnă «Femeie»: această femeie, ale cărei degete și inimă se pricep să prefacă o cocioabă într-un palat."

Timp de alte două zile, *Marie-Thérèse II* a continuat să adune mile la mile, și punctele pe care le fac pe hartă urmează, de la plecarea din Ascension, o linie aproape dreaptă.

Apoi, fără nici un preaviz, fără ca vîntul să fi sporit, au fost două zile de cîte 130 de mile fiecare. Peste 5 noduri în medie...

Instrucțiunile nautice avuseseră dreptate: intrasem din plin în curentul ecuatorial ce se naște în preajma Guineii, se scurge de-a lungul ecuatorului urmînd o fîșie în care se află și Fernando-Noroña, apoi se izbește, în America de Sud,

de Capul Recife. Aici, marele curent oceanic se împarte, unul din brațele sale luînd-o de-a lungul coastei către Antile, în timp ce celălalt va urma țărmul Braziliei și al Argentinei pînă în zona Capului Horn, înainte de a porni către est, antrenat de curentul general al Centurii antarctice.

La amiaza zilei de 16 februarie mai aveam de parcurs 60 de mile. Iarăși acostare de noapte, întrucît vîntul se menține în formă, tărie 3 la 4.

Pe înserat, cele două vele trinchetin principale sînt coborîte și înfășurate pe tangoane, în timp ce *Marie-Thérèse II* își urmează drumul la ralanti sub cele două vele inferioare.

Mi-ar fi plăcut să calculez o ultimă longitudine cu soarele spre apus, dar, ca de obicei, vălul de ceață îl ascunde înaintea orei potrivite, așa cum s-a întîmplat mereu de la Cape Town încoace. Pentru astăzi îmi va fi bun și un punct cu observație la stele. Încă un amănunt important care-mi lipsește: efemeridele nautice ale anului, indispensabile pentru acest calcul. În Antile, de îndată ce mi se va ivi ocazia, va trebui să acopăr această lacună.

Firește, nici vorbă să dorm la noapte. Nava asta parcă a fost blestemată în ziua în care s-a născut. Poate că ar fi trebuit să ard pe punte tămîie și să sacrific pe etravă un cocoș tînăr, ca nevăzutele zeități adunate în jurul leagănului ei să-i dăruiască toate harurile!

Căci e clar că o Babă-Cloanță-Cotoroanță și-a agitat mîinile ei ca niște gheare pe deasupra bietei nevinovate, rostind afurisenia: „Vei ajunge numai noaptea."

Către unu dimineața, drept pe direcția etravei, fasciculul luminos al farului mătură cerul. Cele două vele-inferioare sînt strînse și depozitate în postul prova. Apoi, vela mare, trinchetinul și focul sînt ridicate și nava pusă în pană, velele

din prova perpendiculare pe vînt, vela mare strîngînd vîntul și echea sub vînt. Parîmele de ancorare au fost pregătite de cu seară, ancorele așijderi.

Insula din nord-estul grupului este ocolită la revărsatul zorilor. Curentul provocat de reflux crecază valuri model redus de toată frumusețea: marea e aidoma spinării înfiorate ale unei pisici care toarce de plăcere.

Din fericire, briza e animată de cele mai bune intenții: ea ne împinge vioiasă din spate, după ce ocolise, la rîndu-i, insula. Minunat! Am fi putut ajunge la locul de ancorare sub trinchetinul geamăn venind dinspre sud-vest, în timp ce în larg direcția alizeului e sud-est.

Curînd apare și locul de ancorare indicat pe hartă. O întinsă și superbă plajă de nisip, orbitor de albă, pe care se stinge, molatică, o hulă ușoară, venită de foarte departe și parcă istovită de lunga sa călătorie prin Ceaunul-cu-Negreală.

Apoi, ascuns de o stîncă uriașă înfiptă în golf ca un unic canin al unei guri edentate, apare un bine cunoscut catarg, împodobit în vîrf cu un măr alb... Ah, animalul! *Wanda* a cîștigat!

Mugetele sirenei mole de ceață scot la iveală un cap hîrsut. Henry sare în bărcuță și începe să vîslească, în timp ce *Marie-Thérèse II* se precipită strîngînd vîntul care, în prezent, suflă în rafale scurte prin coridorul format de colinele ce mărginesc golful.

„Puișorul" e culeș din mers și luat la remorcă: Henry sare la bord și se postează lîngă ancore, pregătit să le fundarisească. Operațiunea se termină la cincizeci de metri de *Wanda*; *Marie-Thérèse II* va dormi aici, la capătul lanțului său de ancoră, în calmul absolut al acestui golf tropical.

— Negăsindu-te ieri seara cînd am sosit, am crezut c-o iei direct spre Trinidad...

— La cît ai sosit?

— Chiar înainte de căderea nopții.

— Bravo, Henry! Ai cîștigat și manșa asta.

— M-am dus spre nord să caut curentul ecuatorial. Riscam să pierd o zi căutînd un curent fantomă, dar... știi, ca la risică: cap sau pajură!

— Hai să încercăm și pe ultimele 2 000 de mile, de la Fernando la Trinidad. Dacă vii și atunci primul, ai cîștigat pe toată linia!

— O.K. De altfel, va fi un *real test*, pentru că o bună parte din distanță va trebui s-o parcurgem sub velatura obișnuită de drum.

— Cum se prezintă fernando-noronienii?

— N-am ajuns încă pe uscat. E prea devreme.

— Ai luat micul dejun? Nu? Rămîi atunci la bord: porridgeul e gata și o să-l completăm cu ouă tari ca să mai variem nițel... După aia, mergem să onorăm cu vizita noastră pe aborigenii acestor noi tărîmuri!...

Capitolul XII
FERNANDO-NORONA

Grupul de insule Fernando-Noroña este aproape necunoscut navigatorilor cu vele. Din toate jurnalele de călătorie citite — și sper ca memoria să nu mă înșele — singurul care oferă o scurtă descriere este Harry Pidgeon.

Islander a trecut prin strîmtul șenal care desparte insula principală de surioara sa abruptă, plantată la cîțiva zeci de metri mai la nord-est. Dar Pidgeon nu s-a oprit, pare-mi-se din pricina unui sezon de cicloane ce se apropia din zona Antilelor.

Mi-ar fi plăcut să aflu cam ce-ar fi putut spune Pidgeon despre acest grup de insule dispersate în lungime pe cîteva zeci de mile, avînd implantate pe ele niște „chestii" stîncoase care nu-s nici munți, nici coline și nici țancuri de piatră... Un soi de combinație din toate trei.

Există uneori peisaje care te lasă cu un sentiment de insatisfacție, fiind prea criptice; acesta, de pildă, va rămîne o enigmă pentru simțurile mele. Nici sever, nici jovial. Tainic.

Culorile acestor aglomerări stîncoase nu se asociază în mintea mea cu nici una din nuanțele cunoscute. Aici violetul nu este violet, galbenul e altfel decît îl știu, verdele e bizar, nu-i cu adevărat verde. Atunci, ce? Nu pot răspunde: e altceva...

S-ar putea să mi se întîmple ceea ce se întîmplă urechii unui european atunci cînd ascultă muzică indochineză și

încearcă să asocieze acentele ei stranii unor melosuri cunoscute. Cu neputință, deoarece muzica extrem-orientală e compusă din sunete care nu conțin același număr de vibrații cu cele obișnuite nouă.

Iar acum, să trecem la partea practică.

În primul rînd, decidem ca escala să fie foarte scurtă. Inutil deci să montez și „puișorul" meu; bărcuța lui Henry va fi suficientă pentru deplasările între plajă și navele noastre. Odată înghițit micul dejun, tragem pe noi șorturile și cămășuțele noastre de nailon și ne îmbarcăm în „puișor" cu sandalele în bandulieră și pașapoartele legate de ele.

Debarcăm fără probleme sub privirile amuzate ale unor mateloți ce trebăluiau la prova unei șalande de debarcare de tipul L.C.T.*, descărcînd material pentru baza americană de rachete teleghidate.

Unul dintre ei, înalt și puternic, cu torsul gol în bătaia soarelui, ne invită la bord să bem un păhărel. Să fie oare șeful de echipaj sau, și mai bine, bucătarul?

— Trecem să vă vedem la întoarcere, dacă invitația mai ține.

— De bună seamă că va ține!

— O.K. Mulțumim!

Drumul e plin de praf, soarele nu iartă și ne scoatem cămășile ca să n-ajungă leoarcă de transpirație.

— Ia zi, Henry, tipul care ne-a poftit să luăm un păhărel are o mutră simpatică, așa-i? Cred că e bețmanul. Ce-ar fi să-l invităm la rîndul nostru? Păcat însă să-l invităm doar pe el, dat fiind că avem destule parîme la bord. Ar trebui să încercăm să-l atragem și pe bucătar în capcană...

---

* *Landing craft tanks* — navă pentru transportul și debarcarea blindatelor. (N.T.)

— Ce fel de capcana?

— Figura de la Singapore, cînd il aveam pe *Snark*...

— Nu mi-ai povestit-o niciodată. O nouă spovedanie? Dă-i drumul, ți-am acordat de pe acum iertarea păcatelor!

Deshumeurs și cu mine ne întorseserăm din Indonezia și așteptam de două luni la Singapore, dînd lecții de franceză, ca cei de la consulatul Indoneziei să ne obțină autorizația de a traversa apele lor teritoriale în direcția Australiei.

Finanțele erau pe ducă, stocul nostru de provizii și mai și. De moral, ce să mai vorbim: după ce-ai mîncat, luni în șir, dimineața, la prînz și seara orez și iar orez, adăugîndu-i, din cînd în cînd, cîte o cutiuță de mazăre sau de sardele în ulei, e firesc să nu te simți în pielea unui conchistador...

Prietenii noștri singaporezi mureau de poftă să petreacă un week-end în larg, la bordul lui *Snark*. Pretextasem pînă atunci tot soiul de motive ca să evităm năvala lor; foarte plăcută altminteri, dar exclusă din pricină că n-am fi avut cu ce să-l hrănim.

Apoi, într-o bună zi, soluția problemei a fost găsită. Velele au fost înverzate, funiile și scripeții verificați și invitațiile au fost lansate telefonic din biroul unui amic (firește, pe gratis...) Paisprezece invitații, paisprezece răspunsuri entuziaste!

„Dar mai ales, le-am spus noi, n-aduceți nimic în afara unei pături, dacă obișnuiți să dormiți noaptea înveliți. Nici un fel de provizii, avem la bord tot ce ne trebuie. De acord?"

Week-end-ul în larg a fost o reușită. O răbufnire de vînt venit dinspre Sumatra pe la două dimineața i-a umplut pe invitați de admirație față de calitățile lui *Snark* și ale celor doi temerari navigatori. A urmat apoi un memorabil picnic pe o plajă și o acostare, nițeluș cam brutală, la pontonul

uneia din nenumăratele cherhanale malaeze de care e înțesată toată coasta Malaeeăi. În final, oaspeții au avut parte de coșmarul unui calm aproape plat, în timpul căruia *Snark*, cu velatura redusă, a derivat dus de curent o parte din noapte, pînă cînd vaga adiere a binevoit să se transforme în briză, și să-i aducă pe amicii noștri în port, luni dimineață, cu cîteva ore înainte de începerea lucrului.

Au debarcat cu toții, absolut încîntați, dar... morți de foame: orez la micul dejun, orez la prînz (cu un pic de sare, e mai gustos așa...), iar la cină, tot orez amestecat cu ce-a ieșit din două cutiuțe de mazăre...

Iar la despărțire: „băgați de seamă, vineri ne întîlnim din nou la bordul lui *Snark* pentru un alt week-end în larg! Vizităm altceva, nou..."

Pesemne, plimbarea le-a făcut oaspeților noștri o impresie din cele mai puternice, pentru că la ora stabilită erau cu toții prezenți la întîlnire, dar... aducînd cu ei provizii pentru cîteva luni: conserve, lapte condensat, dulcețuri, biscuiți, unt...

— N-am avut niciodată impresia că ar fi ceva de capul tău, dragă Bernard, dar astăzi încep să-mi dau seama că ești pur și simplu *disgusting*...

— N-ai zis că-mi dai dinainte iertăciunea păcatelor?

— Poftim, mai ești și scîrbos!

— Zău? Da' cum stăm cu ideea pe care ai secretat-o înaintea plecării din Ascension, aia cu schimbatul cutiilor mari de carne în suc propriu pe altele mai mici, știind că există doar o posibilitate la mie să pierdem cutiile? Sau ailaltă, să deschidem cu mare grijă cutioaiele noastre, să halim conținutul, să le umplem cu nisip, apoi să le sudăm la loc și să continuăm să le propunem contra altora mai mici, știind prea bine că nici un bucătar n-o să se lăcomească la ele?

— Oh, erau numai niște vorbe-n vînt, o glumă... Doar nu-ți imaginezi că aș fi pus-o în aplicare!

— Iată-mă nițel mai liniștit în ceea ce te privește, pentru că ziceam, apropo de ultima ta găselniță, că ești o jigodie de mîna-ntîi. În fond, figura cu *Snark* nu era deloc mai mirșavă decît prima ta idee. Dar, asta el. Dacă sensibilitatea ta de bebeluș britanic se simte răscolită, n-o să le spunem nimic, nici botmanului, nici bucătarului de drăgălașa invitație pe care le-o rezervasem pe diseară...

— La urma urmei... dacă zici că au într-adevăr aerul unor tipi simpatici, am putea, totuși, să le facem poftirea...

— Și să-i tratăm cu ouă de caragață?

— N-au nici un motiv să nu le găsească excelente, știut fiind că senzațiile sînt rezultatul contrastelor. Orezul cu ouă le-ar mai alunga gustul biftecurilor în sînge și al cremelor lor cu ciocolată de care s-ar putea să fie ușor îngrețoșați...

— Bravo, Henry! Baudelaire ți-a spus cîndva „seamănul meu, fratele meu"*, dar nu ești numai al lui, ești și al meu, aici nu încape nici o îndoială!

Două ore mai tîrziu, satul se ivea, în vale, de după cotul drumului. Am ales dinadins mersul pe jos, în ciuda arșiței devenite aproape cumplite. Pe mare, canicula — mă refer la cea neplăcută — este extrem de rară. Aproape întotdeauna va exista o adiere care să-ți îngăduie s-o suporți. Pe uscat însă, lucrurile stau cu totul altfel. Dacă zona e aridă, fără copaci îndeajuns de înalți ca să facă umbră, atunci căldura atacă pe două fronturi: din văzduh și din pămîntul încins.

---

* Referire la ultimul vers dintr un poem al lui Charles Baudelaire: „Ipocrit cititor, tu, seamăn al meu, tu, frate!" (N.T.)

Aici, nici pic de umbră de-a lungul șleaului colbuit ce ne arde picioarele desculțe; sandalele le purtăm în bandulieră ca să nu le uzăm... Ni le vom pune abia înaintea intrării în sat.

În ciuda acestor mizerii mărunte, am lălăit-o mult pe drum din pricină că... șopîrlele adoră căldura. Și, ne-am zis noi, poate că le-ar plăcea să înfulece niscaiva gîndaci fără să piardă, în același timp, beneficiul băilor de soare pe care punțile noastre sînt gata să le ofere!

Henry, mai ales, avea nevoie de un tratament de șoc pentru pasagerii săi clandestini. Pentru ai mei, una, două șopîrle vor fi de ajuns ca să stîrpească invazia aflată încă în stadiu incipient.

Iată-ne deci transformați în vînători de șopîrle. Sînt lungi de 10 pînă la 20 cm, cu solzișori lucioși, de culoare gri-verde. Adevărate bijuterii care să decoreze o cabină. Și, dacă mai și mănîncă zilnic greutatea lor în insecte, așa cum cred că am citit undeva, gîndacilor de pe *Wanda* nu le-au mai rămas multe zile de trăit. Ai mei, baremi, vor fi radiați de pe rol într-o singură dimineață! Nu-mi va rămîne altceva de făcut decît să las deschisă cutia cu lapte condensat și să extrag din ea proaspetele naufragiate...

Să prinzi șopîrliță e poate mai puțin primejdios decît să vînezi rinoceri în savana africană, dar mă întreb dacă-i și mult mai lesnicios! Gîndiți-vă, aceste făpturi drăgălașe și familiare (dar fără exces!) pot înhăța o muscă dintr-o singură zvîcnitură; ca atare, nu niște mamuți greoi și neîndemînatici — așa cum apărem noi în ochișorii lor isteți — vor izbuti să-i îndese, cu una, cu două, în buzunare!

Numai că... în lumea asta a reptilelor declarațiile de dragoste se fac în plin soare și ele ne ajung, perechi, perechi, în buzunare, pentru că profităm fără rușine de cele cîteva

secunde în care, extaziate, victimele noastre au privirile pierdute în gol...

Trei perechi vor ajunge: două pentru *Wanda*, una pentru *Marie-Thérèse II*. Şi, înainte de a cunoaşte deliciile călătoriilor de cursă lungă şi emoţia pe care ţi-o dă spectacolul unui tărîm necunoscut izvorînd din valurile oceanului, buzunarul drept al şortului meu le va sluji de temniţă provizorie...

După cum se vede, capturarea acestor fermecătoare vietăţi s-a dovedit a fi o treabă destul de uşoară; a le face, însă, să stea cuminţi în continuare n-a mai fost la fel de simplu. Poate că ar fi trebuit să meditäm mai întîi la zicala englezească: „*Two is company, three is crowd*"*, cu atît mai vîrtos cu cît erau şase într-un singur buzunar...

Am fost nevoit să utilizez cămaşa în chip de cep... cu speranţa ca sărmanele să nu fie alergice la nailon!

Va trebui însă găsită o soluţie ceva mai compatibilă cu servituţile vieţii în societate, pentru că nu te poţi prezenta în faţa unui comisar de poliţie în chip de promotor al unei noi mode: piept gol, bine bronzat, cămaşă ieşită pe jumătate dintr-un buzunar îndesat cu şopîrle. În orice caz, nu pe un teritoriu brazilian!

La intrarea în sat, încercăm să chestionăm singura fiinţă omenească vizibilă: din întîmplare, e chiar o femeie, şi încă tînără. Dar faţa o şterge de parcă am fi fost Casanova sau nişte ciumaţi. Doar ne pusesem cămăşile, iar batista lui Henry, împreună cu a mea, servea acum drept dop stocului de şopîrle...

— Ce ţară, dom'le! Ăştia de pe-aici sînt cam într-o dungă...

— *Bloody Latin mind!*** Şi mă mai sfătuieşti să arunc într-o zi ancora în faţă la Cannes!

---

* „Doi sînt o tovărăşie, trei sînt (de acum) o gloată." (N.T.)

** Echivalentul lui: „Cap sec de latin!" (în engleză în original). (N.T.)

— Francezii nu sînt tocmai latini. Iar o fată de la noi ar fi încercat măcar să-ți răspundă, sau te-ar fi consolat cu un surîs în cazul, foarte probabil, că n-ar fi înțeles nimic din bîiguielile tale.

— Bine, dar „poliție" și „pașaport" sînt cuvinte internaționale!

— Hai să încercăm cu bătrînica aia care stă în pragul ușii, la vreo cincizeci de metri mai încolo...

Asta-i bună! Ce, ne ia drept bandiți? Bătrîna s-a refugiat în casă și ne-a trîntit ușa în nas!

Ne continuăm drumul pe ulițele pustii, vibrînd de arșiță. E cam ora siestei. Dar în urma noastră ușile se deschid și se ițesc capete.

Nu, prea-i idiot! Facem la stînga-mprejur și batem la prima ușă.

— Nu așa. Henry, mai tare! Localnicii ăștia sînt de-a dreptul timpiți.

— Și dacă iese vreo matahală c-o bîtă-n mînă să-ți arate c-a înțeles ce spui?

Ușa se deschide și, într-adevăr, apare un uriaș, bărbos și zîmbitor. Unul dintr-aceia pe care ai vrea să-i iei de umeri cu ambele mîini și să le zici: „Bătrîne, ai o moacă simpatică, îmi placi și sîntem frați."

În dosul lui se îmbulzesc cîțiva copii, timizi în pofida ochilor strălucitori de drăcușori drăgălași. Timiditatea lor e de altfel de scurtă durată... pentru că privirile lor se ațintesc asupra buzunarului meu drept și-i văd cum se străduie să nu izbucnească în rîs. Mă uit la rîndu-mi... și îndes îndărăt în temnița sa pe unul din pensionari, ieșit pe jumătate afară. Sărman prieten, să te fi incomodat oare într-atît mirosul batistei lui Henry?

Pustimea s-a dezlănțuit și acum sîntem prieteni... e drept, cam dau buzna peste noi, așa cum se întîmplă adesea cu

copiii cînd gheața s-a spart. În primul rînd, vor să vadă șopîrla. Îi lămurim prin gesturi că nu se poate pentru că celelalte riscă să scape... Aha, vasăzică există și altele? Copiii se bulucesc în jurul nostru și unul din ei duce mîna la gură, gest internațional, ca să ne întrebe dacă le mîncăm. Cum să le explici prin semne că șopîrlele vor fi cele care vor mînca gîndacii noștri?

Mă frapează un anumit lucru în comportamentul acestor copii (au dat fuga și cei de prin casele vecine): băieții par încîntați de faptul că noi devorăm șopîrle; fetițele, în schimb, stau gata-gata să plîngă de jale, dacă mă iau după expresia ochilor lor mari ce pare că imploră: „Nu, nu-i adevărat, nu le mîncați! Nu sînteți chiar atît de cruzi, nu-i așa?"

Ca să le liniștesc, desenez pe pragul de ciment al casei, folosind o piatră, întîi o barcă, apoi o insectă care ar putea semăna, la fel de bine cu un gîndac, un păianjen sau cu Henry, iar în spatele lui, chiar la mijlocul navei, o șopîrlă.

De înțeles au înțeles probabil cu totul altceva decît ce voiam eu să le explic, dar acel ceva trebuie să fi fost deosebit de comic, pentru că s-au pornit să rîdă în hohote. Succes de public garantat: puștimea ne-a adoptat.

Acum, să trecem și la lucruri serioase:

— Dove Police?

Uriașul bărbos ne prezintă întreaga sa dantură într-un zîmbet larg, dar e clar că nici el n-a înțeles ce vrem. E drept, era în italiană, sau în ceva oarecum asemănător.

— Lasă-mă pe mine, idiotule (e Henry care mi se adresează): Police! Pasport! și-i vîră omului pașaportul sub nas.

Același zîmbet. Pesemne că acești oameni de treabă n-au prea avut parte de vizitatori... deși cuvintele pe care le folosim înseamnă același lucru în toate țările lumii.

Brusc, cuvîntul cheie (sau pe-aproape) îmi vine în minte:

— Carabiniero!

În aceeași clipă vreo două duzini de mînuțe ne înhață de cămăși, de șorturi, de brațe și o liotă ciripitoare, sporind mereu ca număr, ne conduce spre clădirea unde se află *Cabo dos Carabineiros*, pentru că au priceput că vrem să-l vedem pe Șef și nu pe vreunul din subalternii săi.

Un bărbat fermecător, cam de treizeci de ani, extrem de simpatic. Un birou somptuos, cu covor, tapet, fotolii confortabile în care mi-ar plăcea să mă tolănesc pentru oleacă de siestă, mai ales că încăperea e divin de răcoroasă.

Abia dacă se uită la pașapoartele noastre. „Ah, sînteți francezi!" Se exprimă destul de bine în limba mea, dar conversația va continua în engleză din deferență față de Henry.

Cu privirea vibrînd de emoție se apucă să-mi vorbească de Gide și ar vrea să-i spun cît îl iubesc la rîndu-mi. Să știe dacă l-am înțeles la fel cu el. Dacă Gide a deschis în mine ferestre noi. Dacă la lectura lui am resimțit șocul, transele „revelației".

Șocul pe care l-am resimțit a fost însă de cu totul altă natură: aruncîndu-i o privire lui Henry am constatat că ochii lui sînt ațintiți asupra unui punct precis al anatomiei mele... Îndurare! Un prizonier a evadat iarăși din buzunar. Presimt că pe Henry o să-l apuce un rîs nebun. Din fericire, gazda noastră n-a remarcat nimic. E încă în nirvana gidiană. Cît despre mine, chiar că mă aflu în transă...

Totul e ca Henry să n-o facă pe idiotul... ca și mine, de altminteri! Mîinile mi se îndreaptă înspre genunchi într-un gest pe care l-aș vrea firesc. În trecere, ating șopîrla: fir-ar să fie, nici n-a clintit și mi-e teamă să nu mă muște! N-ar fi prea dureros, dar Henry ar putea exploda în rîs, ceea ce ar pune capac la toate: Gide batjocorit, poliția braziliană insultată...!

Degetele mele mîngîie în prezent șopîrla, în timp ce răspund la întrebările gazdei noastre, străduindu-mă să păstrez o expresie impenetrabilă... „Ah, întinde-o de acolo, mizerabilă creatură a divinităților pămîntene!" Totuși, ce animal ciudat! Dacă e să-l capturezi, îți scoate peri albi, iar acum, uite-l că nu mai vrea să mă părăsească!

Uf, iată-l mișcîndu-se. Îl simt cum coboară de-a lungul piciorului meu gol, în vreme ce eu, cu ochii în tavan, îi fac admiratorului culturii franceze o declarație care avea să-l sufoce:

— Gide... Ah, da! Ce păcat că n-am fost niciodată „receptiv" la comorile pe care le-a lăsat omenirii rațională! Și cînd te gîndești că m-am apucat de trei ori să citesc „*Fructele pămîntului*": la prima încercare aveam douăzeci și patru de ani, la a doua, douăzeci și șase sau și șapte. Ultima tentativă e chiar de dată recentă: între Cape Town și Sfînta Elena. Dar în pofida absolutei mele bunăvoințe n-am izbutit să trec de jumătatea acestei capodopere... Nu, vedeți și dumneavoastră, nu-s deloc receptiv la Gide...

— Ar fi trebuit să-l citiți, pentru prima oară, pe la șaptesprezece, optsprezece ani... Ce păcat!

Șopîrla e acum pe covor, în afara cîmpului vizual al gazdei noastre și se uită în toate părțile, mirată de decorul care-o înconjoară. Stă nemișcată. Îmi pare rău că mi-a scăpat, am fi devenit buni amici la bord, începuse să se domesticească.

O Senhor Carabineiro dă un telefon:

— Am un prieten care va fi fericit să vă cunoască. Sosește încoace peste o clipă; e un mare amator de vînătoare submarină și-și petrece timpul liber conducînd singurul hotel de pe insulă.

La cuvîntul „hotel", Henry și cu mine am ciulit urechile, inconștient probabil, dintr-un simplu reflex. Sînt stări ce

nu pot fi controlate. E un soi de instinct al navigatorului solitar care-l ajută să perceapă miresmele savuroase ale unui prînz pe punctul de a nimeri, gata preparat, în pliscul său...

Prietenul în cauză sosește în scurt timp. Un personaj delicios care-i la „tu" cu șeful poliției și vorbește curent engleza.

— Unde aveți de gînd să poposiți?

— Oh... nu înainte de seară... Știți, dimineața, înainte de a părăsi navele, ne-am oferit un mic dejun copios. E ceea ce facem de regulă cînd plecăm în recunoaștere pe toată durata zilei.

— Să fim serioși. O să luați masa la mine. De altfel, e tocmai timpul, așa că vă îmbarc pe amîndoi. Prietenul meu îmi spune că vreți să schimbați două lire sterline în monedă locală ca să vă faceți micile cumpărături în sat. Vi le pot schimba eu. Și acum, la drum.

Drumul n-a fost lung, hotelul găsindu-se la doi pași.

— Un whisky?

— Nu, mulțumim, e prea cald. Coca-cola însă, cu plăcere.

Stăm tolăniți în șezlonguri din răchită împletită, atît de confortabile încît mă întreb cum vom reuși să ne desprindem din ele odată și odată... Storurile sînt lăsate și vasta încăpere, cochet decorată cu fotografii de fete sumar îmbrăcate și cu pești pictați pe ziduri, e răcoroasă ca o pivniță.

Bietele șopîrle. Pesemne mor de căldură în buzunarul șortului. Mă pipăi ușurel... Ciudat, să se fi topit? Scot cu grijă dopul de batiste. Un unic supraviețuitor, răsucit ca un tirbușon, zace în agonie pe fundul buzunarului.

Suferindul este imediat pus în libertate sub un tufiș, cu botul lipit de pămîntul peste care am turnat în prealabil un pahar cu apă ca să-l umezesc. Asta mi-a adus aminte de vacanțele mele din Indochina cînd, pe la vîrsta de doisprezece, treisprezece ani, porneam desculț să vînez păsări cu praștia.

Cele ucise erau jumulite, eviscerate și fripte pe loc între trei pietre slujind de vatră. Cele doar rănite erau așezate pe jos, cu ciocul în pămîntul jilav din care, ca prin miracol, trăgeau misterioase forțe ce le readuceau la viață. După aceea, le domesticeam. Cu veveritele, mai ales, reușeam cel mai bine. Dacă însă, în locul solului jilav, micuțele victime ar fi fost așezate, de pildă, pe un așternut din ierburi moi, rezultatul n-ar fi fost atît de miraculos și multe dintre ele n-ar fi supraviețuit impactului pietrei asupra trupușorului lor fragil.

Poate că teribila luptă de care vorbește mitologia dintre Hercule și Cronos își are originea într-o foarte justă observație a grecilor antici asupra uluitoarelor puteri ale mamei noastre Gea. Să nu fie deci Marea unica și suverana tămăduitoare?

Dejunul a decurs vesel. Nimic de zis despre bucătăria braziliană! Dat fiind că nu ne place să abuzăm de ospitalitate (puteți să nu mă credeți, dar ăsta-i adevărul!), am refuzat politicos băuturile alcoolice costisitoare, pretextînd căldura pe care urma s-o înfruntăm la plecare și am cerut apă.

— Minerală, da? Ce marcă? Am cîteva la dispoziție...

— Sînteți prea amabil! Dar am vrea apă simplă, din aia care cade din cer... cea mai bună dintre toate...

Gazda ne îndoapă cu mîncare din oficiu, în pofida protestelor noastre, notați, cinstite, deoarece nu mai putem. Cînd e pe mare, navigatorul ciugulește cîte ceva mai tot timpul, ziua și noaptea. Dar dozele sînt mici și, pesemne, stomacul i se strînge, nemaiîngăduindu-i să înfulece o masă prea copioasă... atunci cînd i se oferă.

Henry și cu mine am constatat mai de mult această deficiență care ne împiedica să facem onoare cum trebuie talentelor unei gospodine, atunci cînd eram invitați. Firește, la

originea unui efect stă, întotdeauna, o cauză. Cînd o descoperi, nu-ţi rămîne altceva decît să-i găseşti parada (ăsta-i motorul progresului!...).

Lumina ne-a adus-o într-o bună zi scăpărătoarea minte a lui Henry (căpcăunul ăsta meditase, pesemne, în nopţile sale de insomnie!).

— Ia zi, Bernard, ai remarcat cît de puţin mîncăm atunci cînd sîntem invitaţi pe la prieteni?

— Nici nu-i de mirare, ni s-au strîns stomacurile. Uite, după naufragiul lui *Marie-Thérèse* la Chagos, abia puteam înghiţi o jumătate de farfurie de orez la o masă. Cu toate astea, eram într-o formă fizică perfectă.

— Ai căutat o soluţie?

— Ce fel de soluţie?

— Ei bine, o soluţie care să-ţi permită să te îndopi atunci cînd nişte prieteni beneficiază de onoarea de a ne avea la masă. Cred însă că am găsit o combinaţie, o chestie senzaţională...

— Îndesînd haleala prin buzunare sau fabricîndu-ţi o pereche de fălci false, cum purtau cîndva strămoşii tăi?

— Nu sînt un *bloody Frenchman* ca să mă gîndesc la o comportare de derbedeu vulgar!

— Mai termină cu vorbele astea mari, onorabil reprezentant al perfidului Albion! Dă-i drumul la idee, pesemne e încă fierbinte.

— Nu te-ai gîndit niciodată, stupid ambasador al unei ţări decadente, că, dacă stomacurile noastre s-au strîns, le-am putea „rebalona" înainte de a da curs unei prea-cinstite poftiri? Fă un efort! Gîndeşte!

— Mă dau bătut.

— E foarte simplu: e suficient să înghiţim un galon* de apă dulce şi s-o păstrăm în noi preţ de o jumătate de oră, timpul necesar ca stomacurile noastre să adopte (şi, mai ales, să conserve) forma unei drăgălaşe ploşti, rotunde şi dolofane.

— Fir-ai tu să fii, Henry! Nenorocirea cu tine e că nu ştii niciodată cînd eşti serios şi cînd îţi baţi joc de lume!

Confortabilele şezlonguri sînt regăsite cu mari eforturi. Ce obiect nemaipomenit! De trei ori ura pentru grandiosul leneş care a născocit minunea asta! Fără doar şi poate că s-a născut sub soarele Tropicelor!

Gazda, un pasionat al vînătorii submarine, ne arată fotografii cu labani uriaşi harponaţi de el şi prietenii săi pe coasta braziliană. Discuţii pe tema armei ideale. Seamănă întrucîtva cu disputele între navigatori privind nave, greement, tabele nautice: el e partizanul puştii cu arc, foarte precisă, în timp ce eu prefer obişnuita arbaletă cu patru sandouri, prelungită cu o coadă de mătură, simplă şi robustă, putînd să pluteaască odată săgeata trasă.

A auzit cumva de expediţia *Moana?*

Nu numai că a auzit, dar posedă chiar primul volum al cărţii: „Lucrarea cea mai completă şi cea mai onestă pe care am citit-o vreodată pe tema vînătorii submarine şi a rechinilor."

Dar de Cousteau?

— Un tip formidabil. De altfel, Cousteau şi băieţii de pe *Moana* se completează reciproc; primul e un gen de savant, de cercetător funciarmente îndrăgostit de lumea submarină, pe care a studiat-o cu maximă conştiinciozitate şi probitate; cei patru de pe *Moana* au abordat latura practică a chestiunii, cu aceeaşi intransigenţă în descoperirea adevărului, prezen-

*Măsură britanică reprezentînd, aproximativ, 4½ l. Navigatorii cunosc prea bine aceste recipiente comode, utile pentru păstrarea untdelemnului, zahărului, lintei, orezului, a gazului sau benzinei. (N.A.)

tind faptele și analizindu-le cu extremă prudență, fără a încerca să arunce praf în ochii lumii. Jos pălăria, și pentru Cousteau și echipa lui, ca și pentru cei de pe *Moana!* Regret că n-am decît primul volum din cartea lui Gorsky și-n plus, în engleză! Mi-a fost trimisă din Anglia de unul dintre foștii mei coechipieri; aștept volumul doi, pentru că e un lucru serios.

Cu toată lipsa mea de naționalism, asemenea complimente despre niște băieți „de la noi", culese pe o insulă pierdută din Atlanticul de Sud, îmi fac o mare plăcere...

Cafeaua e servită.

— Un coniecel, să meargă mai bine?

— Nu, mulțumesc, sînteți cu adevărat foarte amabil, dar n-ar fi înțelept cu arșița care ne-așteaptă afară...

— Ei, haide, haide, doar nu sînteți toți!

Temîndu-ne să nu-l jignim pe amfitrionul nostru printr-un refuz prea categoric, acceptăm „un strop" de coniac înainte de a merge în sat după cumpărături: ceapă și pîine, atîta tot!

Omul ne schimbă lirele în moneda locală și, o dată cu banii, ne înmînează și... nota de plată!

Da, da, exact ce-am spus: nota de plată! A fost trecut pînă și stropul de coniac!

Povestirile diverșilor navigatori menționează surprize de acest gen survenite în cursul unor escale în Spania sau Portugalia. Citindu-le, am găsit istoria amuzantă... fără să bănuiesc că voi păți la fel într-o bună zi: „Poftiți la mine să luați masa, mai scăpați și dvs. de zeama-lungă de la bord... Încă un păhărel... Ei haide, că n-o fi foc...! A mai rămas niște strudel, e păcat să se piardă... Hai, copii, un mic efort!" După care, pleosc! ți se prezintă nota cu cel mai firesc și mai încîntător surîs... pentru că așa se poartă în anumite țări.

Atenție, totuși: felul acesta de a fi a unor hotelieri din Spania, Portugalia sau Brazilia nu înseamnă că toată lumea procedează la-fel în Peninsula Iberică sau în America Latină.

Domnul (sau doamna) șoptește, acum în plină formă, dispare fără un cuvînt de rămas-bun atunci cînd ne ducem să vedem cum stă cu sănătatea. Să-i fie de bine! Renunțăm la captivarea altora. Habar n-au ce pierd: gîndaci de toată frumusețea, lapte condensat și experiența unică a unei ieșiri în larg!

Cumpărăturile se fac la iuțeală și ne înapoiem pe plajă cu cîteva cepe și cu pîine. Două minute mai tîrziu, luăm L.C.T.-ul la abordaj: vlăjganul de azi-dimineață nu-i nici bețman, nici bucătar ci... comandantul-navei. Solid, fără să fie corpolent, are părul foarte blond, ochii albaștri și o față deschisă, serioasă. În privirea acestui bărbat de circa patruzeci de ani plutește un amestec de finețe, bunătate și înțelepciune. Mîna pe care ne-o întinde e largă, fermă, cu palma îndreptată în sus, ceea ce, după cîte știu, denotă franchețe, cinste și altruism... și, fără voie, mă simt rușinat de mica potlogărie, nici prea mîrșavă, dar nici prea elegantă pe care i-o rezervasem: „mutarea *Snark*..."

Mai întîi, discutăm despre navigație. E și firesc. „Vizirul"* se interesează de metodele noastre, fără a încerca să ni le impună pe ale sale. Semn bun. Se interesează și de problemele noastre, ceea ce e un semn și mai bun. E chiar una din acele rare persoane care intuiesc pe loc că un navigator solitar are și alte griji decît cele legate strict de navigație. Îi place ideea noastră de a fabrica propriile noastre conserve de pește și broască țestoasă folosind mijloacele de bord. Se interesează îndeaproape și de rudimentarul aparat de scufundare pus la punct pe insula Sfînta Elena. Iar cînd îi

* Denumire argotică dată comandanților de navă. (N.T.)

povestesc despre călăfătuirea sub apă și de principiul rumegușului pentru obturarea infiltrațiilor invizibile, atitudinea lui amicală face loc unui alt sentiment. Ochii săi limpezi, ațintiți asupra noastră par a spune: „Noi, americanii, sîntem impregnați de convingerea că mecanizarea și tehnicile moderne vor avea întotdeauna ultimul cuvînt... dar iată, doi vagabonzi ai mărilor care o scot la capăt folosind mijloace antediluviene, inspirate de necesitățile primare ale unei existențe independente."

— Rămîneți să cinați cu noi, nu-i așa?

— Dar ce-ar fi să veniți dumneavoastră la bord ca să gustați din păsatul nostru? Orez și ouă de pasăre de mare, ca să mai schimbați gustul bucătăriei americane?

— Mi-ar face plăcere, dar să nu complicăm lucrurile: de vreme ce sînteți aici, rămîneți. E mai simplu și... mai schimbați și voi gustul ouălelor voastre cu orez. Apropo, n-aveți nevoie de cîte ceva pînă apucați să fabricați conservele proprii?

Henry e stînjenit. Eu, la fel. E foarte greu să-i spui unui om de treabă: „Bătrîne, nu te sfii. Avem destul loc la bord, iar dacă nu-l avem, îl creăm..." După cum, nu merge nici așa: „Avem cîteva cutii cu carne mult prea mari pentru niște solitari și am vrea să le schimbăm pe ceva mai practic."

Henry mi-o ia înainte, precipitat:

— Avem orez pentru aproape un an și destule provizii ca să putem răzbi luni în șir fără a cunoaște grija hranei zilnice...

Mulțumesc, Henry. Mă simt ușurat. Ca și tine, nu?

Cină într-o atmosferă familială. „Vizirul" e în papuci, cu pieptul gol, la fel ca ceilalți. Fiecare se servește de la bufet. Urmează ceaiul sau cafeaua, la alegere — deschizi un robinet pentru lichid și apeși pe un buton pentru zahăr — după

care un western încheie această mică reuniune amabilă, simplă și veselă, în care fiecare e strigat după prenume, inclusiv comandantul.

Cînd să ne luăm rămas bun, acesta din urmă ne urează *„all the best"** pentru următoarea etapă și adaugă arătînd spre patru cutii mari de carton stivuite lîngă scara de bord:

— Sînt pentru voi... Ne-am gîndit că aceste cîteva provizii v-ar putea prinde bine. Sînt din partea tuturor.

Cum le-am fi putut exprima acestor oameni minunați întreaga noastră recunoștință și bucurie? Am fi dorit nespus s-o facem, dar uite, parcă deveniserăm muți. Poate însă că-i mai bine așa.

Am strîns mîinile întinse tare, tare de tot, cu un nod în gît, fără să pronunțăm un cuvînt. Ce-am fi putut spune, altceva decît uzualele banalități? E atît de greu uneori...! Cred însă că ochii noștri exprimau din plin ceea ce inimile noastre ar fi vrut să rostească.

În bărcuța ce se îndrepta prin noapte către navele ancorate, mai-mai să se scufunde sub greutatea încărcăturii, Henry și cu mine stăteam muți, de parcă din aceste cutii cu provizii s-ar fi degajat ceva sacru, ceva care ne impunea un minut de reculegere și o rugă pentru sănătatea prietenilor noștri de cîteva ceasuri.

Cabina *Mariei-Thérèse II* ne-a fost, o dată în plus, gazdă la împărțirea noii noastre comori: asta pentru tine, asta pentru mine, asta pentru tine, asta pentru mine... Cutiile conțineau conserve de carne, fructe, legume, bomboane, țigări, ceai în pliculețe și altele. Pe fundul uneia dintre ele am descoperit două lanterne uriașe și două cămăși din nailon ca s-o putem face pe craii cînd vom ajunge în Antile...!

* Toate cele bune (în engleză în original). (N.T.)

Ziua următoare a fost ocupată cu diverse treburi mărunte care preced (pe cît posibil) o nouă etapă: o privire aruncată fungilor și scotelor, o picătură de ulei la scripeți, ordine pe punte și în postul prova, rularea în colaci a parîmelor de ancorare, amararea materialului și, în final, un măturat și cîteva găleți cu apă azvîrlite pe punte.

S-ar putea ca etapa următoare să nu mai fie raiul în sînul căruia am tot navigat de la Cape Town încoace; alizeele de nord-est, mai exact cele de est, vor lua curînd locul vînturilor regulate de sud-est care ne-au adus pînă la Fernando-Noroña. Or, în Atlanticul de Nord alizeul nu mai bate cu aceeași regularitate ca la sud de ecuator. Aversele sînt mai frecvente, marea se poate zburli sub efectul puternicului curent care merge de pe coastele Guyanei pînă în Antile; în sfîrșit, proximitatea gurilor Amazonului, prin fața cărora urma să trecem, ne impunea o respectuoasă prudență în verificarea greementului. Numeroase veliere au întîlnit, în largul acestui imens estuar, condiții meteorologice care n-aveau nimic comun cu binecuvîntatul alizeu de sud-est.

În plus, Henry voia să monteze la loc elicea *Wandei*. O demontase înaintea plecării din Cape Town ca să reducă din frînare și să elimine tentația de a se servi de motor, inutil pînă acum, dar care în zona Antilelor putea deveni un ajutor prețios.

În cîteva minute de muncă sub apă, *Wanda* a redevenit un velier cu motor auxiliar: elicea a fost plasată în dreptul arborelui portelice, ajustată cu cîteva lovituri zdravene de ciocan date într-un căluș intermediar din lemn, apoi fixată cu splinturi. În mările calde, o asemenea muncă e o adevărată plăcere. Trebuie să adaug că Henry n-a recurs nici la bunăvoința mea și nici la calitățile mele acvatice ca să ducă treaba la bun sfîrșit... ceea ce m-a ofensat nițel. Animalul

voia să-mi demonstreze că nu sînt singurul care poate să se joace de-a peștii!

Către sfîrșitul după-amiezii, totul fusese isprăvit. Plecarea fusese stabilită pentru a doua zi dimineața.

— Așadar, Bernard, ne-am înțeles? Dacă sosesc înaintea ta la Trinidad, am cîștigat pe toată linia. Dacă ajungi tu primul, ștergem cu buretele și rămînem la egalitate. De acord?

— De acord, deși, în caz de vreme rea, nu pot trage prea tare de *Marie-Thérèse II* din pricina cotargului putred. Pe deasupra, acum ai și motor...

— Bun, bun, am un motor... Dar nava ta e cu aproape un metru mai lungă decît a mea.

— Ne întîlnim la Trinidad!

Capitolul XIII
CĂTRE ANTILE

Ridic ancora pe data de 19 februarie. La bord, totul e gata încă de ieri, chiar şi micul dejun pe care nu-mi rămîne decît să-l încălzesc, odată velele înălţate pe catarge şi fungi ca să regăsească alizeul de sud-est.

Ştiu însă că mă va încerca un sentiment de regret văzînd cum defilează la babord plajele şi formaţiunile stîncoase de pe Fernando-Noronha, căci e aproape criminal să părăseşti, după o escală de numai două zile, un decor din care emană o frumuseţe atît de misterioasă.

Harta indică o plajă vastă, întinsă pe aproape o milă, la capătul de sud-vest al insulei. Mă tentează teribil să las din nou ancora să cadă în largul golf pustiu pe care-l formează... Dar, asta e!

Wanda şi *Marie-Thérèse II* înaintează împreună pe lîngă coasta adăpostită de vînt, pe o mare aproape plată, parcursă doar de nişte lungi fiori, abia vizibili. Tragem fiecare din noi cîte o saulă cu cîrlige, dar numai linguriţa lui Henry interesează micile baracude. Nici nu mă miră pentru că, exceptînd un unic caz petrecut în Oceanul Indian, nu s-a întîmplat vreodată ca un peşte să se milostivească şi să muşte din momelile mele. E clar că n-am har în materie de pescuit!

Wanda se apropie şi, în chip de consolare, Henry îmi aruncă pe punte o baracudă...

În larg acum, pentru ultimele 2000 de mile care mă despart de Trinidad... și de Joyce!

Trinchetinii sînt ridicați, iar velele inferioare desfășurate. După o scurtă ezitare în alegerea capului, cele două nave pornesc împreună în direcția Antilelor, a palmierilor și a muzicii cu ritmuri bizare.

Alizeul suflă regulat cu tăria 3—4, mînînd din urmă velierele noastre, care înaintează cu patru noduri pe o mare încă liniștită, în vreme ce, treptat, treptat, pămîntul dispare, înghițit de vălul său de pîclă. La asfințit, *Wanda* e iarăși lider. Iar eu turbez la gîndul dificilei munci care mă așteaptă mîine.

Dorind să sporesc randamentul micuței cîrme automate, am mărit în timpul escalei de la Fernando-Noronha suprafața compensatoare care prelungește safranul spre prova. În apele calme ale golfului a fost de ajuns să scot respectiva cîrmă, să operez transformarea pe punte și apoi să așez totul la loc: o treabă de un sfert de ceas, ușoară și plăcută.

Dar... „mai bine e dușmanul binelui", sună zicala, și la drum partea compensatoare s-a dovedit a fi prea mare: voi fi deci nevoit să tai cu ferăstrăul, sub apă, excedentul, deoarece, în plină mare, îmi va fi imposibil, din pricina ruliului, să scot cîrma pe punte, s-o tai și apoi s-o repun.

În timpul nopții, hula crește. Marea și-a redobîndit chipul ei firesc, cînd nu mai există prin preajmă uscat care să tulbure progresia undelor ce o parcurg. În plus, intervine și curentul, sporind ciufuțenia oceanului.

Felinarul lui Henry, suspendat deasupra dublei sale giruete, se joacă de-a v-ați-ascunselea printre creste.

De cînd a sporit intensitatea vîntului, *Marie-Thérèse II* se lasă prost guvernată: o dată cu creșterea vitezei, cîrma automată are tendința de a se așeza de-a curmezișul, frînînd.

Fixez, provizoriu, un capăt de saulă la extremitatea micuței eche striate pentru a limita la circa 30° unghiul de oscilație. E ceva mai bine, dar mîine va trebui „s-o operez", pentru că nava mea se cam aseamănă cu un beţiv care înaintează împleticindu-se.

Cam la treizeci de mile de dreapta care unește Fernando-Noroña de Trinidad se află un periculos recif de corali crescut chiar la suprafața apei. De aceea, iau capul drept spre nord. Mîine, o dreaptă de înălțime luată dimineața și o alta la prînz îmi vor spune unde mă aflu.

Pînă atunci însă, prudență, deși în centrul recifului se înalță un far, martor a numeroase naufragii din epoca marilor veliere de altădată, cînd acestea, pe calm plat (Ceaunul-cu-Negreală fiind foarte aproape), se pomeneau antrenate de curent, deosebit de puternic în zona aceasta. Vîntul însă rămîne constant toată noaptea, tăria 4, și farul nu se zărește.

Începînd cu miezul nopții, soneria deșteptătorului mă expulzează din pat din oră în oră... asta pentru că, pierdut în contemplarea divinităților regăsite, nu izbutesc să mă întind în cabină înaintea acestui ceas tardiv.

Ce păcat că Joyce nu-i cu mine, deoarece acest recif la firul apei are și avantaje: harta indică o enclavă adăpostită de vînt, cu loc de ancorare semnalizat printr-o ancoră. Există chiar și o trecere ce dă spre un vast liman, apărat din toate părțile, unde ar fi plăcut să rămîi cîteva zile... sau cîteva săptămîni.

Am fi montat bărcuța și ne-am fi dus să-i dăm binețe paznicului de la far și familiei sale; desigur, niște oameni de treabă, pentru că n-am întîlnit decît oameni de treabă, și asta... dintotdeauna!

S-ar putea însă ca paznicul să fie singur, cu păsările sale de mare și broaștele țestoase, viețuind pe bancul de nisip

care domină țărmul sud-estic al recifului. Am fi devenit, cu siguranță, prieteni; el ne-ar fi dus să-i vizităm domeniul, noi i l-am fi prezentat pe al nostru. Ne-ar fi spus: „Rămîneți aici cît timp doriți; culegeți cîte ouă poftiți și scufundați-vă în acest liman, reședință a navei voastre și a peștilor mei, care sînt și ai voștri. Iar cînd vă veți sătura de ședere pe teritoriul meu, veți pleca așa cum ați venit... Din vîrful farului voi privi atunci cum se pierd în zare aripile albe ale cărăușului vostru, rugîndu-mă Stăpînului Oceanelor ca ele să vă poarte multă, multă vreme..."

Regret că n-am timp să mă opresc, fie și numai o săptămînă...

— Haide, haide, există mai încolo și alte tărîmuri și alți oameni...

— Așa e, dar mi-ar fi plăcut să cunosc tocmai pe acel om și recifu! lui. Păcat!

— Trebuia să te hotărăști cînd mai erai la Cape Town! Acum, noțiunea de timp există și pentru tine.

— Adevăr grăiești, navă dragă. Așa să fie de data asta! După Trinidad, totul va intra în ordine...

O dată cu ziua, trinchetinii sînt coborîți, iar vela mare ridicată pentru a lua capa. Astfel, ruliul va fi limitat. Apoi, cîrma cea mică e amarată pe axul celei mari și, înarmat cu un mic ferăstrău (și cu un pic de optimism), plonjez ca să mă joc de-a focile sub chila *Mariei-Thérèse II*.

Mi-a trebuit aproape o oră de acrobații demoralizante ca să decupez o bucată de scîndură nu mai lată de 15 cm și groasă de 2. Pe punte, aceeași operație mi-ar fi solicitat treizeci de secunde; sub apă însă, ferăstrăul se înțepenea în vreme ce pupa țopăia în toate direcțiile. Și nici măcar nu puteam să mă consolez înjurînd birjărește. Din fericire, totul se ter-

mină odată și odată, și velele pentru vîntul din pupa au putut fi, în sfîrșit, ridicate.

Direcția a devenit perfectă, frînarea din ajun a dispărut.

Acum, însă, iată-mă posedat de demonul regatei, căruia îi aduc în ofrandă tot circul pe care l-am făcut cu prilejul etapei anterioare: deplasarea tuturor greutăților la prova, vela suplimentară cu marginile libere pe artimon etc...

Vîntul suflă constant, tăria 4, și *Marie-Thérèse II* suie și coboară crestele, cu o superbă mustață albă, oferind alizeului cinci vele bine umflate.

Dar, ca și cum toate acestea n-ar fi fost îndeajuns, desfac trinchetinul de drum de pe straiul său și-l ridic în porțiunea liberă dintre cei doi trinchetini gemeni. Iată-le acum, șase la număr. Curat viciu! Mă și umflă rîsul imaginîndu-mi ce cap ar face Slocum, dacă acest patriarh al mărilor ar vedea-o pe *Marie-Thérèse II* înaintînd cu toată garderoba ei etalată în vînt.

Și-mi mai imaginez cum același Slocum, odată trecută prima surpriză, mi-ar fi strigat: „Dă-i bătaie, băiete! Profită de vîntul acesta bun, care n-o să țină o veșnicie! Iar dacă poți ciupi în fiecare zi cîte două mile în plus, asta înseamnă douăzeci de mile cîștigate în zece zile, treizeci în cincisprezece..! Noroc, «baby», fie ca divinitățile cerului și ale mării să-ți ocrotească pînzele albe!"

Pînă una-alta, divinitățile invocate par bine dispuse. Berbecii scapără la soare, alizeul ne mînă cu cinci noduri și cu ajutorul curentului vom avea un prea frumos siaj în douăzeci și patru de ore.

La prînz, cînd calculez poziția, reiese că marele recif a fost amplu depășit. Am trecut la... 100 de mile de el! De coasta Braziliei și a Guyanei n-am oricum intenția să mă apropii la mai puțin de 100—150 de mile. Curentul va fi mai puțin favorabil în larg, dar ne vom menține în afara

liniilor de navigaţie şi a condiţiilor meteorologice adesea perturbate de vărsarea Amazonului în ocean, zonă în care vînturi violente şi curenţi ciudaţi se războiesc întruna.

Timp de trei zile alizeul se menţine la tăria 3, diminuînd un pic dimineaţa, de parcă ar fi vrut să-şi tragă sufletul.

Nopţi spuzite de stele şi o mare fosforescentă, cu reflexe jucînd pe bordurile navei care trage după sine o lungă panglică albastră-verzuie, perfect dreaptă. Cu cele 15 sau 20 de mile date de curent, obţin o medie zilnică de 100 de mile, pe o vreme ideală.

Va lipsi cumva Ceaunul-cu-Negreală de la întîlnire? Sau ne aşteaptă ceva mai la nord? S-ar părea că asta e, pentru că în cea de a patra zi, pe cerul pînă atunci cristalin se ivesc cumuluşi, iar vîntul slăbeşte. În ultimele douăzeci şi patru de ore am parcurs doar nouăzeci de mile.

Dar nu, încă n-am dat peste Ceaunul-cu-Negreală...

În aceeaşi seară vîntul s-a pornit să sufle cu tăria 5, izgonind de pe cer norii care apăruseră în cursul dimineţii.

Marie-Thérèse II goneşte prin noapte cu peste 5 noduri, tîrînd după sine lungi plete fosforescente, în timp ce stropi de spumă impregnează cu sare lemnăria ei.

25 februarie. — Trasez pe hartă parcursul ultimelor douăzeci şi patru de ore: 150 de mile. Dăm pinteni, nu glumă! Bravo, *Marie-Thérèse II*, şi mulţumesc ţie, curent ecuatorial... fără ajutorul tău n-am fi depăşit 130 de mile.

Dimineaţa vîntul şi-a terminat rotirea şi suflă, din nou, numai din sud-est. Nava înaintează cu trinchetinii gemeni şi velele inferioare.

În ultimele douăzeci şi patru de ore au fost parcurse 160 de mile. Dacă lucrurile se menţin aşa, în opt-nouă zile Trinidadul se va afla la orizont.

Gurile Amazonului sînt la 250 de mile la babord. Prin urmare, dumneaei *Marie-Thérèse II* nu-mi va putea reproșa că am împins-o să flirteze cu acest țărm rău famat al coastei braziliene! Nici n-aș fi avut vreo rațiune s-o fac, deoarece m-ar fi îndepărtat de linia dreaptă care, dacă și vînturile sînt favorabile, reprezintă uneori drumul cel mai scurt între un punct și altul.

N-am nimic de făcut, decît să gătesc ceva la repezeală și să mai dau, vag, pe ici, pe colo, cu cîrpa, operațiune pe care o fac numai cînd mă simt în mare formă...

Ce-ar fi să încerc să scriu nițel...?

S-ar putea ca azi să-mi pot respecta jurămîntul de betiv pe care i l-am făcut *Mariei-Thérèse II* înainte de a părăsi Cape Town-ul. Bineînțeles, la fiecare din rarele mele tentative, din nobilul proiect nu s-a ales niciodată mai mult de un rînd; ca un făcut, descopeream imediat că o treabă mult mai importantă solicita prezența mea aiurea... pretutindeni altundeva decît în fața unei coli de hîrtie ce se încăpățîna să rămînă albă.

Jurămîntul de a scrie în fiecare zi, fie și numai două rînduri, a fost rostit solemn la Cape Town, după ce-am citit *Moana*, rostit ce-i drept cu voce joasă și fără martori. Mă rog, dacă Gorsky a avut curajul și tenacitatea de a reuni, pe toată durata călătoriei, elementele unei povestiri atît de interesante, nu vedeam de ce n-aș fi și eu în stare de așa ceva, sau, ca să fim modești, de ceva pe-aproape!

Da, dar... Exista un „dar" și foarte mulți „dacă" după acest „dar".

Uite că și astăzi, ca și-n celelalte dăți, în clipa în care mă pregăteam de scris, sînt cuprins de o subită grijă pentru *Marie-Thérèse II:* cum își ține direcția? Velele n-ar putea fi mai bine orientate ca să profite la maximum de acest vînt

prielnic care nu va dura veșnic? Coada harponului și cea a măturii care slujesc să țină depărtate scotele velei inferioare n-ar putea fi cumva deplasate mai spre exterior ca să sporească astfel suprafața portantă a celor două vele?

Și caietul cel gros, pe care într-un moment de imaginație delirantă l-am văzut înnegrit de rînduri dese, dar care tot virgin a rămas, e pus la loc în sertar.

Lenea mea intelectuală îmi apare astăzi cu atît mai detestabilă cu cît tocmai acum și-au găsit amintirile momentul să mă aducă la Toboali...

Snark a poposit în rada micului cătun indonezian remorcat de o vedetă a poliției, pentru că Deshumeurs și cu mine ne-am găsit să debarcăm, fără viză, într-o Indonezie bîntuită încă de amenințarea unui război civil.

Primul interogatoriu avea să-i lase pe polițiști perplecși și indeciși în legătură cu cazul nostru; întrebarea cheie a fost următoarea:

— Care vă sînt profesia și mijloacele de existență?

— Scriitori.

Comisarul care conduce interogatoriul, înconjurat de ciracii săi, se scarpină în cap... Noi, în schimb, sîntem cît se poate de decontractați, deși mințim cu nerușinare, niciunul din noi nescriind vreodată măcar un rînd.

— Și... ce subiecte abordați? Navigația, bănuiesc?

— Nu tocmai... Ceea ce ne interesează cel mai mult sînt contactele umane. Sînt atîtea lucruri interesante de dezvăluit în legătură cu populațiile printre care ne-am amestecat...

Șeful poliției are un lung moment de ezitare. E clar că am nimerit în plin. Privirile noastre de ingerași nevinovați rătăciți în această lume nemernică ascund cu greutate delicioasul sentiment pe care l-ar încerca doi puștani pe punctul de a căpăta

o urecheală zdravănă, dar pe care o vorbă magică i-a transformat pe neașteptate în doi adulți ce trebuie profund respectați din diferite motive, printre care și acela că... ar putea mușca!

Mă simt obligat să mărturisesc că ulterior, după ce indonezienii ne-au dovedit că s-ar fi purtat la fel de gentil cu noi și dacă am fi fost niște vagabonzi ordinari, și dacă am fi fost personalități marcante, m-am simțit cam „mucea". N-aveam însă de unde s-o știm, sosind așa cum am sosit în țara lor, remorcați de o vedetă a poliției înarmată cu un tun de 20 mm.

28 februarie. — Alizeul își menține direcția sud-est, suflînd exact din pupa. Intensitatea însă i-a scăzut în ultimele două zile: 120 de mile în medie pentru ieri și pentru azi.

Am impresia că Ceaunul-cu-Negreală a fost atins, sau mai precis a fost atinsă zona de calm și vînturi variabile care separă alizeele de nord-est de cele de sud-est. *Marie-Thérèse II* se tîrăște pe o mare plată, peste care se bolțește un cer împovărat de cumuluși masivi.

Cu toate acestea, nici una din cumplitele vijelii care m-au asaltat în respectiva zonă a Oceanului Indian nu-și arată hidoasa-i nuanță în apele binecuvîntate prin care navighez în prezent. Abia dacă vîntul, mereu același, sporește nițel la trecerea unei mase noroase. Calmul plat rămîne însă necunoscut, nava primind în pînze suficientă briză ca să le mențină cît de cît umflate, chiar și în perioadele cele mai potolite.

Acopăr în trei zile 130 de mile. Timpul continuă să rămînă frumos, deși zeul Soare e în vacanță, undeva deasupra norilor. Rar de tot izbutesc să calculez cîte o dreaptă de înălțime, dar e suficient, pentru că ne aflăm foarte în larg.

Dar, în afara condițiilor meteo, destul de aiurite, ce pot fi întîlnite în vecinătatea gurilor Amazonului, există și un alt pericol extrem de serios în zona lui de vărsare și a coastelor Guyanei: trunchiurile plutitoare ale copacilor smulși de pe malurile marelui fluviu, aduși în mare și apoi purtați de curent de-a lungul țărmului guyanez pînă în Venezuela.

Riscul de a întîlni un asemenea trunchi, împănat de crengi groase, e deosebit de mare în sezonul ploilor care provoacă gigantice inundații în tot bazinul Amazonului. Curentul, devenit violent, smulge copacii și cară spre Atlantic adevărate insule plutitoare. Și, cu toate că ne aflăm încă în „sezonul uscat", primejdia continuă să existe: cartea sud-africanului Whitman, istorisind traversarea Atlanticului, de la Cape Town pînă în Guyana britanică, se află la bord ca să-mi împrospăteze memoria și să mă îndemne la prudență. Pe o noapte neagră și vîntoasă, Whitman și coechipierul său s-au izbit de un copac, avînd o viteză de cinci sau șase noduri... și Tiriș-grăpiș au ajuns în ... Guyana olandeză ca să repare spărtura din bordaj.

O ușoară diferență de unghi, plus ghinionul, și nava lor se ducea de-a dreptul în Paradisul Velierelor...

Poate că marele Slocum și nava sa *Spray* au pornit împreună, după un asemenea accident, în ultima lor călătorie, pe oceanul veșnic calm și plin de pești al acestui Paradis unde un alizeu moderat suflă veșnic sub un cer cristalin...

Azi însă, un lucru e clar: dacă *Marie-Thérèse II* se va pocni de un trunchi, impactul nu se va produce la viteza unui cal în galop. S-ar putea chiar să considere că nu-i cazul să mă deranjeze din visele mele.

Moralul e excelent, deoarece curentul mai adaugă un nod la ceea ce-mi dă vîntul, iar o scrisoare de la Cape Town mă așteaptă la Trinidad.

Vor fi veşti bune? Firește, pentru că cele rele nici măcar nu există: e suficient să le iei de-a-ndoaselea și să vezi partea lor bună! Sper însă că cele de la Joyce să fie îmbucurătoare și să nu fiu silit să le privesc cu ocheanul întors.

Trei zile de-a rîndul *Marie-Thérèse II* s-a prelins înspre Trinidad cu un vînt de tăria 1—2, abia suficient să-i țină trinchetinii ușor umflați și să permită cîrmei automate să acționeze asupra șuvițelor de apă.

Cerul continuă să fie acoperit, dar vremea e suportabilă pentru că nu plouă. Căldura a sporit considerabil, dar ghereta dinspre pivă, deschisă zi și noapte de la plecarea din Cape Town, permite o excelentă ventilare a întregii nave: ușorul suflu captat de trinchetini coboară de-a lungul velei, pătrunde prin orificiul gheretei și iese prin capacul cabinei, după ce a traversat toată coca, de la prova la pupa, împiedicînd totodată formarea mucegaiului, apariție frecventă și scîrboasă în condițiile unei lungi perioade de vînturi contrare și mare agitată.

Sîntem pe 1 martie.

De la două dimineața *Marie-Thérèse II* gonește pe o mare dezlănțuită. Valurile mătură puntea, stropi de spumă biciuiesc cabina. Cu vîntul strîns, velele pline, capacele închise, trinchetinii au fost înfășurați pe tangoane bratate la semn, gata a fi ridicați de îndată ce vîntul va deveni prielnic.

Schimbarea s-a produs subit, fără preaviz... Atît cît să-mi aducă aminte că vînturile nu sînt mereu favorabile și că vremea frumoasă nu-i nici ea veșnică. Ca întotdeauna cînd sînt obligat să manevrez de pe punte, noaptea, pe ploaie și vînt, ies din cabină blestemînd că nu-i dreptate pe lumea asta! Și iarăși, ca întotdeauna, readaptarea e instantanee, manevrele terminate cu calm, iar primusul aprins sub ibricul de cafea:

o moca, două, trei... ibricul e gol și mie mi-a pierit somnul. Dau drumul la radio. Ia te uită, lumea nu doarme pe pămîntul ăsta? Ah, da! mai sînt și fusele orare...

Zorii mă găsesc ocupat să-mi fac toaleta pe punte, contrar proastelor deprinderi dobîndite în Atlantic (mă refer la sculatul de dimineață, nu la toaletă!). Brusc, înțeleg de unde-i vine mării agitația asta. Culoarea ei albastru închis a dispărut, înlocuită de una cenușiu-murdar cu tente verzui: apele Amazonului? La 120 de mile de coastele Guyanei? Aoleo, ce inundații trebuie să fie pe „tăpșanul cu vaci"!

În cursul după-amiezii, un grup de dorade își face apariția lîngă bordul meu și harponul e repus în serviciu. Din păcate, scula asta costisitoare nu-și justifică prețul. Prima doradă, mai lungă de un metru, se degajează dintr-o simplă zvîcnitură, deși a fost lovită în plin. A doua, face la fel, fără efort. Hotărît lucru, în ciuda dimensiunilor sale respectabile, tridentul acesta nu face mare scofală cînd e vorba de pești atît de mari.

Atunci intră în acțiune harponul „marca casei", fabricat de mine la Cape Town; de data asta o magnifică doradă e harponată la marca arță, săltată fără greutate pe punte și azvîrlită în cabină prin capacul de intrare, deoarece mă tem să nu-mi scape, atît de viguros se zbate. Abia apuc s-o domolesc cu cîteva ciocane în cap înainte de a-mi fi demolat ca întreaga bucătărie, căci cratițele și tingirile începuseră deja să sară în tavan! Peștele acesta de un metru douăzeci s-a dovedit incredibil de puternic; de asemeni, din cîte mi-a povestit Jean Gau în timpul escalei de la Durban, sînt și de o incredibilă vitalitate. Gau prindea frecvent dorade cu ajutorul unei sfori foarte scurte, avînd drept momeală o bucată de cîrpă albă sau roșie pe care o juca în apă, ca să-i creeze victimei iluzia unei pești zburători.

Doradele îl însoțeau pe *Atom* de cîteva săptămîni, iar lui Jean Gau nu-i plăcea peștele reîncălzit. Așa stînd lucrurile, într-o zi, cînd amicul meu a avut chef de pește, a prins o doradă, a decupat din flancul ei un fileu după pofta inimii, după care a aruncat îndărăt peștele în mare... ca a doua zi să-l regăsească înotînd alături de bordul navei. A doua zi și încă multe altele!

De ieri, am parcurs 130 de mile sub o ploaie de stropi, pe o mare cu valuri mărunte, agitate și neregulate, străbătută de imprevizibile frisoane, efect al unui vînt de larg și al unui curent contrariu, sau ceva pe aproape.

Către seară, vîntul amorsează mișcarea sa giratorie spre est. Nu încape îndoială, alizeele de nord-est și de sud-est și-au declarat război din cauza unei regiuni care aparține, de regulă, Ceaunului-cu-Negreală. Nu-i nimic, e mai bine așa!

La asfințitul soarelui, ridic trinchetinul din babord și filez scotele celorlalte vele pentru aliura de mare larg. Timpul pare să vrea să se îndrepte și luna, aproape plină, lăsă orizontul să se întrevadă printre vălătucii de nori. Va continua să fie tot plină și cînd voi atinge Antilele. De altfel, face parte din micile mele calcule: acelea de a încerca să conjug, pe cît se poate, atingerea uscatului cu luna plină, pe baza unei estimări aproximative a duratei traversării. Așa mi s-a întîmplat la Durban, așa ar trebui să mi se întîmple și la Trinidad...

Cînd e vorba însă de navigația costieră, prefer să plec puțin înaintea clarului de lună ca să profit cît mai mult de ajutorul dat de astrul nopții. Bineînțeles, nimic nu-i perfect, deoarece în timpul lunii pline curentul mareei e mai puternic. Dar și fără lună deloc, tot puternic e...

5 martie — Adaug încă 150 de mile celor de ieri.
Demonul regatei, izgonit în ultimele zile, iese la iveală. Car ¡arăși tot ce-i mai greu la prova, fixez focul în pupa triun-

ghiului liber care separă trinchetinii gemeni, iar vela de rezervă a artimonului o ridic din nou pentru a ușura pupa... obținînd astfel, la calculul de prînz de a doua zi, un parcurs de 165 de mile. E ceea ce a dat mai bun *Marie-Thérèse II* de cînd s-a născut! Dar, fără intenția de a o jigni, i-a dat și curentul un mic ajutor. Pînă la Trinidad mai sînt doar 300 de mile...

De trei zile încoace o mică pasăre de mare, semănînd ca formă și dimensiuni cu goeleta albă din Oceanul Indian, ne vizitează pe seară și în timpul nopții. Uneori, se așază pe tangonul trinchetinului babord și, vîrîndu-și capul sub aripă, doarme o oră sau două, după care își reia zborul.

Familiară și sălbatică totodată, se apropie mult, dar preferă să rămînă într-un spațiu unde simpatia și mîinile mele n-o pot atinge, deși mi-ar plăcea s-o prind și s-o instalez vremelnic în cabină unde i-ar fi cald. Mă suspectează degeaba pentru că, în nici un caz, n-aș trata-o ca pe un vulgar guguștiuc de la Durban...

Guguștiucii ăia au scăpat ca prin urechile acului! Întrucît erau prea prudenți ca să ne lase să ne apropiem pînă la bătaia praștiei, Henry și cu mine am încercat să punem în practică o idee machiavelică, idee care avea să-i transleze de pe cheu direct în cuctele noastre: boabe de porumb lăsate să macereze o zi într-un coniac de proastă calitate. Boabele au fost apoi răspîndite cu generozitate în locul unde știam că se adună, iar noi, la vreo cincizeci de metri distanță, am așteptat ca efectele alcoolului să se manifeste.

De manifestat se pare că s-au manifestat, dar guguștiucii și-au luat, în prealabil, zborul, ducîndu-se să se desmahmurească pe acoperișuri, fără să mai aștepte tirul meu devastator și sacul cu fermoar pregătit de Henry.

5 martie. — Alte 150 de mile la prînz.

Cu voia zeilor, Trinidadul va fi vizibil mîine dimineață. De ieri după-amiază, marea a redevenit albastră. Navigam încă pe o apă de un verde murdar, agitată și neregulată în pofida unui minunat vînt din pupa. Apoi, la cîteva sute de metri de etravă a apărut, pierzîndu-se în zare, o linie de spumă, perfect dreaptă de parcă ar fi fost trasă cu creionul. În răstimpul a cîtorva minute, *Marie-Thérèse II* a trecut peste această misterioasă frontieră, pătrunzînd într-o apă albastră, odihnitoare, respirînd regulat.

Abia după aceea mi-am adus aminte că ar fi trebuit să-mi înmoi piciorul în mare, o dată înainte de această departajare a apelor și o dată după ea, ca să verific dacă era vorba numai de o diferență de culoare, datorată penetrației Amazonului, sau dacă la originea fenomenului stă și o modificare de temperatură.

E lună plină. *Marie-Thérèse II* își taie drumul cu circa cinci noduri, printr-o noapte limpede și sub un cer tropical presărat cu mici cumulușuri prevestitori de vreme bună. Alizeul de nord-est s-a stabilizat, umflîndu-ne velele obișnuite de drum.

Simili-goeleta mea albă e iarăși pe cataarg... dar cred că e pentru ultima oară, căci de mîine voi deveni și eu o pasăre portuară.

Ah, iertați-mă, zei, am uitat să adaug: „Cu voia voastră...“

Noapte senină, noapte albă. N-am încotro, trebuie să veghez: la vreo treizeci de mile la est de Trinidad se întinde un afurisit de recif la firul apei. În plus, în momentul în care *Marie-Thérèse II* se va afla în preajma lui, luna va fi trecut la vest, or, cînd luna e în spatele unui recif de suprafață, e cu neputință să-l vezi. Capul pe care-l ținem ar trebui să ne facă să

trecem cam pe la douăzeci de mile la nord de pietroiul ăla, dar ce încredere poți avea în curenți, mai ales cînd e lună plină?

În noaptea asta ar fi existat condiții ideale pentru a-mi calcula poziția după stele. Păcat, sau mai exact, ce idiot am fost că n-am învățat mai devreme să fac acest calcul extrem de simplu. Și cînd te gîndești că prietenii mei de pe *Jeanne d'Arc* și *La Grandière* erau dispuși să mi-l explice, ba să-mi ofere chiar și efemeridele anului... Am refuzat. De ce? Chipurile, n-aveam timp să-mi împui capul cu chestii din astea. Altădată... poate cînd oi ajunge în Martinica... Triplu cretin!

Un cîrd de delfini ne escortează o bună jumătate de oră, dar amenință cu dispariția imediată dacă persist să-i necăjesc cu lanterna mea care, odată ațintită asupra lor, îi înnebunește de groază. Pe mine mă amuză. Nu și pe ei!

La ora nouă dimineața zăresc Trinidadul. Apoi, mai la nord, insula Tobago se desprinde încetișor de linia orizontului. Ne îndreptăm direct spre pasajul dintre ele. Bine țintit, chiar și fără poziție calculată după stele!

Ceva însă, vreo divinitate mai de rangul doi, îmi șoptește la ureche că lucrurile nu-s chiar în ordine: dacă Tobago a devenit vizibil, Trinidadul ar trebui să-mi apară mult mai mare...

O dreaptă de înălțime luată mai degrabă „așa, ca chestie" mă plasează pe o linie care duce aproape direct pe Tobago și... în plin pe Trinidad!

Calculez și o a doua dreaptă de înălțime. Ifosele mi s-au cam dus: poziția e aceeași!

În sfîrșit, mă lămuresc și... nu mă simt prea mîndru: uscatul cel mare pe care-l văd e Tobago, iar cel mic, o insulă situată mai la nord.

Cu puțină minte, ar fi trebuit să prevăd că, deviat de masiva insulă Trinidad, curentul ecuatorial va lua direcția nord odată ajuns în preajma ei...! O simplă aruncătură de ochi pe hartă și totul devenea evident!

La amiază, Tobago e depășit pe la nord și, purtat doar de trinchetinii gemeni, alunec pe lîngă țărmul apusean pe o mare perfect calmă.

Noaptea ne găsește în sudul insulei, duși de aceiași trinchetini spre Trinidad, cu felinarul legănindu-se între sarturi și cu mine țîșnind pe punte din cinci în cinci minute deoarece numeroase nave mari folosesc această trecere. Încă o noapte albă.

Har ție, cel ce ai descoperit cafeaua! Și ție, Neptun, mii de mulțumiri pentru că mă răsfeți cu atîția pești zburători! Optsprezece exemplare „apuntate" în cursul nopții! N-am văzut niciodată atît de mulți la un loc...

Pe data de 7 martie, la amiază, am lunecat suplu, cu vîntul din pupa, prin strîmtoarea care deschide accesul în golful Paria. Au urmat cîteva ceasuri de ușoare vînturi contrarii, ca apoi o briză violentă din față să mă oblige să închid ghereta din prova fiindcă valurile se rostogoleau voioase pe punte. Valuri mici și frămîntate pe care nu le-aș fi bănuit niciodată în acest golf mare și închis.

Pe la zece seara ancora cădea la o jumătate de milă de Iaht-Clubul local, lîngă flancurile unui cargou care descărca bauxită. Imposibil să merg mai departe: vîntul căzuse complet, iar eu nu aveam decît o singură dorință: să dorm.

A doua zi dimineață, ancora era trasă pe punte ca să cadă din nou, după cîteva ceasuri, în portul pentru goelete, în fața birourilor vamale. *Wanda* o fundarisise pe a sa cu o oră mai devreme.

— Hei, Bernard, copaia ta a venit iarăși după mine!

— Ba să mă ierți, de data asta *Marie-Thérèse II* a ancorat aseară pe la zece în dreptul Iaht-Clubului. Acolo voiam să te aștept. Ce zici, Henry, dăm cu buretele sau ai de gînd să te tocmești?

— E adevărat că ai venit aseară?

— Bineînțeles; ba am făcut chiar și o plimbare pe coasta de nord a insulei Tobago, așa ca să învăț nițică geografie...

— Zău, măi? Te-a ajutat curentul. Te-ai îndepărtat de Darien Rock, nu-i așa? Eu am preferat să atac Trinidadul pe la sud. În „Gurile Șarpelui" am avut parte de o mare cumplită... În fine, de data asta ai cîștigat, așa că ștergem totul, după cum ne-am înțeles.

— Pari sleit de puteri, Henry, hai vino la bord să luăm micul dejun, după care poți rămîne să tragi un pui de somn, în timp ce eu mă reped pînă la poștă...

— Ascultă, *French bastard*, te-ai uitat în oglindă? Se vede treaba că arzi de nerăbdare să-ți iei scrisorile, dacă la ora asta nu tragi la aghioase!

Capitolul XIV
TRINIDAD

Trinidad este cea mai mare insulă din grupul Antilelor de Sud. De asemeni, și cea mai bogată. O bogăție relativă, e cazul s-o spunem, dar totuși bogăție, pentru că totul e relativ și ne aflăm în Antilele de Sud.

Trestia de zahăr, citricele, porumbul și cocotierii reprezintă principalele resurse ale solului. Țițeiul, extras din subsol de numeroasele sonde instalate pe uscat și pe apele golfului Paria, pornește prin conducte să umple uriașele rezervoare de la care se alimentează o întreagă flotă de petroliere de toate naționalitățile.

O altă avuție, mai puțin concretă decît petrolul și trestia de zahăr, dar infinit mai prețioasă, diferențiază Trinidadul de rudele sale apropiate și-l ridică la rangul de capitală a Antilelor de Sud: Muzica.

O muzică alcătuită din melodii, dar mai cu seamă din ritmuri, în care se dezvăluie tot sufletul Africii bătînd în tam-tamuri întinse cu piei de animale sălbatice. E drept, tam-tamurile de altădată au cedat locul poloboacelor din tablă din care însă țîșnește întreaga pasiune pe care inimile acestor foști sclavi știu s-o libereze.

Odată asamblate bărcuțele noastre, am pornit-o la țărm unde serviciile Vămii, Imigrării și Căpităniei portului ne-au rezolvat treburile rapid și cu amabilitate. Într-o jumătate de oră, toate hîrtiile noastre au fost avizate, fără prea multe întrebări.

În ceea ce mă privește, formalitățile nu prezentau complicații prea mari întrucît un acord franco-britanic îi autorizează pe cetățenii francezi să rămînă fără viză (deci fără sîcîieli administrative) în teritoriile britanice; la rîndul lor, cetățenii britanici beneficiază de aceleași drepturi pe teritoriul francez (măcar atît am învățat și eu lucrînd la Consulatul Franței pe insula Mauritius!).

Cu Henry însă era cît pe-aici să se întîmple o chestie absolut năucitoare: Serviciul de imigrare era în drept să-i ceară depunerea unei sume de 1 000 de dolari, cu titlul de cauțiune, dacă șederea depășea două-trei săptămîni (sau poate o lună, nu-mi amintesc prea bine). Or, Trinidadul face parte din Comonwealth, iar Henry era cetățean britanic! În același timp, trinidienii pot debarca în Anglia și rămîne acolo cît doresc... Poftim de mai înțelege ceva!

Întrebărilor privitoare la durata sejurului Henry a răspuns evaziv „că nu știe exact...", „că nu-i place să rămînă prea multă vreme în aceeași văgăună...", „că *Wanda* oricum trebuie să ajungă pe un slip și că așa se va întîmpla, probabil, în Martinica..." etc. ...

Cert e că întrebările indiscrete au încetat. În fond, Henry n-avea o mutră de pirat, iar soarele fierbinte al tropicelor ajunge să tempereze aproape întotdeauna rigorile regulamentului administrativ; în fond, trinidienii sînt, în general, oameni de treabă care au înțeles că în însorita lor țară nu-i cazul să ia lucrurile prea în serios. Bravo lor!

Poșta fiind la doi pași, ne-am înhățat la repezeală corespondența și am pornit în căutarea unui colțișor liniștit și răcoros unde să ne putem citi în liniște scrisorile.

„Hotel de Paris"... Hai să vedem despre ce-i vorba...!

Străbatem holul și dăm peste o curte umbrită, cu mese rotunde, scaune cochete și cu imagini pitorești pe pereți. Un

bar, iar în fund o estradă pentru orchestră. Decor tropical, răcoros, primitor. Să ne instalăm!

În același moment, iată și „panterele" locale venite să se informeze de dorințele și nevoile noastre... Evident, nimerisem, țanc pe țanc, într-un local pentru marinari!...

— Fete de treabă...! a enunțat Henry. Nu ți se vîră în suflet, nu-ți poartă pică pentru refuz, nu cer mult... și-s a dracului de atrăgătoare sub vălurile alea!

Veștile primite sînt bune, dar trebuie să dau dovadă de răbdare: transportul pasagerilor de la Cape Town pînă în Antile e asigurat numai de cargouri mixte, iar locurile sînt reținute cu mult timp înainte. Joyce s-a înscris imediat după ce a primit telegrama mea din Sfînta Elena, dar va fi nevoită să-și aștepte rîndul. Între timp va încerca să strîngă niște bani (excelentă idee!) și mă va ține săptămînal la curent cu situația plecării. În legătură cu data acesteia din urmă, agenția nu poate preciza nimic în momentul de față.

Expediez, la rîndu-mi, scrisori și telegrame (dacă-i bal, bal să fie!). Prima din ziua aceea a fost adresată ocazionalei mele cunoștințe, D.F. Dorward, ornitologul din Ascension; îi comunic observațiile mele în legătură cu zonele în care am văzut scumpele sale păsări. Notasem pentru el:

„9 februarie. — Între Ascension și Fernando, la 300 de mile de Ascension: faetoni-cu-coada-albă și caragațe.

13 februarie. — La 600 mile de Ascension și 500 mile de Fernando, văzut stol important de caragațe, cu mult tineret. Exemplarele tinere sînt ușor de recunoscut după penajul cu picățele (picățelele dispar o dată cu vîrsta)."

După ce expediem corespondența, Henry se duce la treburile lui, iar eu pornesc să fac o vizită de politețe consulului Franței.

Domnul Jacques Boizot mă primește într-un mod încântător și, dată fiind ora, mă reține la masă la „ce s-o numeri", însă aș putea jura că povestea cu „ora tardivă" a fost o pură născocire.

Ne găsim, chiar din primul moment, un punct comun: Asia, pe care o iubim deopotrivă, și unul, și altul. Această Asie profundă, rafinată, atît de seducătoare...

Pînă la urmă, vizita, pe care o crezusem de pură curtoazie, s-a transformat, de fapt, în întîlnirea a doi dezrădăcinați, răscolind amintiri comune și văzînd cum renasc sunetele, culorile, magia unui pămînt pe care, probabil, n-aveau să-l mai regăsească niciodată: pămînt natal pentru unul, pămînt de adopțiune pentru celălalt. De cînd mi-am luat rămas bun de la Indochina n-am simțit niciodată ca în acea clipă în ce măsură am rămas adînc atașat de țara copilăriei mele!

După cum, iarăși nicicînd, nu mi-am imaginat că doi oameni atît de diferiți cum poate fi un Consul general al Franței, rafinat pînă-n vîrful unghiilor, și un navigator solitar ce se hrănește cu orez și umblă numai în pielea goală cînd e la bord, pot avea o optică atît de asemănătoare asupra vieții! În fond, de ce nu? Oare iubirea pentru Asia nu poate semăna, un pic, cu o devoțiune?

Henry a părăsit Trinidadul primul: „Ne întîlnim în iadern, *you French bastard!*"

— Dacă-i destul de cald...: *you English tramp!*

Eu am de gînd să mai rămîn o săptămînă la ancoră, pentru că „Alianța Franceză" a organizat o mică reuniune patronată de consul, reuniune la care urmează să fac, pentru membrii Alianței, o cozerie despre drumurile mele.

În viață, am mai avut parte de chinurile tracului. Dar niciodată ca în ziua aceea, și niciodată un timp atît de prelungit! De ce aici și nu în insula Mauritius, de pildă? Digestia?

Poziția lunii pe cer? Habar n-am. Însă am înțeles, odată pentru totdeauna, că nobila profesiune de conferențiar nu-i de mine! Drept mulțumire (și consolare) pentru eroicele mele bîlbîieli, secretarul Alianței mi-a remis un cec de 50 de dolari... Drăguț din partea lui, mai cu seamă că nu-mi rămăsese mare lucru în buzunare ca s-o fac pe junele-prim în Antile.

Să sperăm că economiile lui Joyce...

Apropo de Joyce, scrisorile sale continuă să rămînă imprecise în legătură cu data plecării. S-a înscris, atîta tot, și se poate îmbarca peste o săptămînă... sau peste șase.

Dat fiind că trebuie obligatoriu să carenez, o voi face la Saint Lucia și, imediat după aceea, mă voi întoarce aici ca s-o aștept.

O telegramă e expediată la Cape Town: „Plec mîine pentru carenaj la Saint Lucia. Trimite scrisorile la post-restant. Revin la Trinidad la plecarea ta de la Cape Town." (Cam lung pentru o telegramă, dar... cînd ai fost conferențiar și ai 50 de dolari în buzunar...)

Deci, totul e pus la punct: convenisem, de altfel, încă din timp, prin scrisoare, ca Joyce să-mi telegrafieze de îndată ce va cunoaște data plecării, și că-mi va expedia o a doua telegramă în ajunul îmbarcării ca să-mi precizeze data sosirii cargoului la Trinidad. În acest fel, nu riscam să alergăm de colo pînă colo prin Antile, încercînd să dăm unul peste celălalt...

Capitolul XV
TRINIDAD—MARTINICA: 250 MILE

O privire superficială aruncată peste harta Antilelor de Sud te-ar putea îndemna să crezi că aici e paradisul marinarilor; insulele sînt dispuse riguros pe o linie orientată aproximativ nord-sud de la Trinidad la Martinica, de unde continuă într-o curbă grațioasă către nord-vest. Lungile săgeți care simbolizează alizeele întretaie această linie într-un unghi aproape drept. Minunat! Oriunde ai vrea să mergi, ai mereu vînt din travers sau vînt strîns!

Apar însă și alte săgeți, mai micuțe, neremarcate de prima dată, care indică direcția curenților, mai bine zis a „curentului": spre vest, numai spre vest.

Observînd mai atent aceeași hartă, remarci și niște adnotări marginale de natură să-i furnizeze navigatorului informații și mai complete. De exemplu: „Curentul este, în general, puternic în șenalul care separă Trinidadul de Grenada, atingînd uneori viteza de 70 de mile în 24 de ore...." (întregul șenal totalizează 80 de mile).

În alte trecători, curentul e mai puțin puternic, deși rareori inferior unui nod. Cu alte cuvinte, indiferent unde te-ai îndrepta de-a lungul acestei centuri de insule, navigația se va face numai cu vîntul foarte strîns, deoarece trebuie ținut seama de pronunțata derivă provocată de curentul constant care scaldă Antilele.

Dimpotrivă, această hartă, destinată navelor mari, nu conține o informație de maximă importanță pentru veliere:

cea privitoare la starea mării determinată de vîntul venit de pe insule. Un bătrîn căpitan de goeletă mi-a spus:

— La prima vedere, poți spera într-o mare calmă. Așa e, dacă te afli la nu mai mult de trei-patru mile de uscat. Mai încolo, lucrurile se schimbă și iată de ce: marile ondulații ale Atlanticului, pătrunzînd prin șenalele care separă insulele, le ocolesc pe acestea din urmă ca să se reîntîlnească, la cîteva mile, în valuri venind din două direcții, aproape perpendiculare una pe alta, răscolind marea.

Aceste informații se încheiau cu următorul sfat, rezultat al unei îndelungate experiențe:

— Strînge cît mai tare vîntul fiecărei insule, chiar dacă abia suflă. Tot o să existe o adiere de care să profiți, iar marea va fi perfect calmă, fără curenții de vest. Pe șenalele care separă insulele hula va fi normală, însă curentul va spori serios deriva. Deci, strîngi vîntul cît poți. Dacă însă din nenorocire ai scăpat prima insulă — în cazul nostru Grenada — te plîng, deoarece vîntul riscă să fie slab, iar marea foarte agitată. În atare condiții, ai șansa să le ratezi pe toate și să te trezești pe undeva pe lîngă Guadelupa, cum mi s-a întîmplat o dată!

La 25 martie 1958 ancora e depusă pe punte, pînzele ridicate și *Marie-Thérèse II* se îndreaptă spre pasajele ce se deschid către larg, în direcția Grenadei, primul jalon pe drumul spre Saint Lucia.

Adolfo mă însoțește. Bîntuit și el de demonul nestatorniciei, e pasionat de nave și se gîndește să-și construiască un velier de îndată ce va avea fondurile necesare. În așteptarea zilei celei mari, Adolfo, care n-a pus niciodată piciorul pe puntea unui vas, dorește cu ardoare să primească botezul mării și să învețe cît mai multe, în cît mai scurt timp.

Un tovarăș de drum e contrar principiilor mele, deși, martor mi-e corul, nu-s nici pe departe unul principiilor. Dar, o experiență nu înseamnă lege, și, în plus, am o reală simpatie pentru acest bun camarad care va spori, poate, într-o zi dispersata noastră familie de hoinari ai mărilor, acceptînd deopotrivă bucuriile și mizeriile pe care le comportă acest statut.

De altfel, e preferabil ca Adolfo să aibă prilejul să întrezărească realitatea înainte de a îmbrățișa această nouă credință și a se lansa, trup și suflet, în construirea navei visate.

Îmbarcarea, băiete! În doi timpi și trei mișcări vom fi la Saint Lucia!

Aoleu! Am uitat să adaug formula sacră, plină de respectuoasă prudență: „Dacă zeii, care sînt mari, o vor îngădui..."

Și am mai uitat să precizez că ne îndreptăm „spre" Saint Lucia și nu „la" Saint Lucia. În fond, 200 de mile sînt un fleac!

Odată ajunși, Adolfo se va întoarce la Trinidad cu una din numeroasele goelete care circulă printre insule.

Am ieșit din pasaje în larg exact înainte de apusul soarelui. Cîrma automată a fost pusă în funcțiune și întîia parte a parcursului a fost atacată de noapte. O primă prostie: în Antilele de Sud, alizeul are tendința să-și schimbe direcția în timpul nopții, modificînd capul cu cîteva grade. Ca atare, un elementar bun simț ar fi trebuit să mă povățuiască să arunc ancora la adăpostul unei insule și să aștept acolo dimineața, ca să profit apoi de un vînt mai puțin năzdrăvan.

Dar, de, mă frigea zorul să ajung la Saint Lucia!

Vîntul s-a întețit și *Marie-Thérèse II* navighează stringînd cît poate vîntul, adică fără prea multă convingere, din pricina carenei sale murdare. O a doua prostie: o carenă murdară încetinește fantastic înaintarea unei nave, mai ales cînd

merge cu vîntul strîns, iar curățirea, sub apă, a unei coci, cînd ambarcațiunea e la ancoră, nu prezintă nici un fel de dificultate. E o operațiune pe care am făcut-o nu o dată înainte de carenaj.

Dar iată: ziua și chiar ora plecării au fost stabilite în pripă (ceea ce era și așa îndeajuns de ridicol) și, mai ales, respectate (ceea ce este timpenie curată!).

Solitarul pleacă cînd știe că totul e gata la bord, fără să-i pese nici de dată, nici de oră. Sau, și mai bine: pleacă atunci cînd „simte" că a sosit momentul să ridice pînzele...

La răsăritul soarelui căutăm Grenada care... lipsește la apel! Abia după cîteva ore, iat-o desprinzîndu-se din pielea sa la vreo cincisprezece mile pe direcția vîntului.

Schimbare de drum la amiază: Grenada trebuie atinsă cu orice preț, apoi urmărită centura insulelor pînă cînd voi ajunge la Saint Lucia.

Era o a treia prostie! Curentul de vest e mult mai puternic între Trinidad și Grenada decît ceva mai la nord...

Și, ca un făcut, o altă schimbare de drum efectuată noaptea ne-a adus, a doua zi dimineața, exact în locul de unde plecasem (să zic bogdaproste că nu ne-a dus mai în larg!).

Am adoptat atunci o soluție mai bună (sau, în orice caz, cea mai puțin proastă): cap nord, cît mai aproape de direcția vîntului. Dar, așa cum mi-a spus și bătrînul patron de goeletă, alizeul își pierduse regularitatea, iar marea devenise frămîntată, făcînd progresia dificilă și sporind deriva. După două zile, adică la patru după plecare, insula Saint-Vincent a fost, în sfîrșit, zărită, apoi atinsă în timpul nopții. Mai rămînea să străbatem pasajul care o separă de Saint Lucia ca țelul nostru să fie atins.

Dacă aș fi fost singur, rămîneam la ancoră ca să-mi mai trag nițel sufletul. Cu Adolfo însă la bord, eram stăpînit de o idee fixă, înrădăcinată aproape imediat după plecare: să

ajung la Saint Lucia și să mă debarasez cît mai repede de această prezență străină care, fără să vrea, distrugea tainicul echilibru existent între mine și navă.

Cred chiar că, în sinea mea, l-am urît pe bietul Adolfo, căruia n-aveam să-i reproșez altceva decît că fusese martorul mediocrității mele și, ceea ce era și mai rău, a vasului meu. Cum putea însă *Marie-Thérèse II* să posede o suprafață convenabilă de velatură cînd eu n-am avut grijă să înlocuiesc catargul principal imediat ce am sosit la Trinidad? Cum putea înfrunta, biruitoare, marea asta frămîntată cu carena ei murdară? N-ar fi trebuit decît s-o curăț de cochilii pe cînd stătea la cheu, înainte de a ridica ancora și de a porni... de unul singur!

După alte cîteva ore, insula Saint Lucia se găsea la cincisprezece mile... pe direcția vîntului! În dimineața următoare, era la vreo douăzeci de mile, tot pe direcția vîntului, în pofida unei excelente brize care mi-a permis să schimb de drum și să merg spre est cu trei noduri; din păcate însă, în zona respectivă curentul venea din contrasens cu peste trei noduri...

Atunci, am fost nevoit să întreprind ceea ce ar fi trebuit să fac demult: să degajez carena cu o perie de sîrmă. Voi pierde timp? Ei și, o să-mi scot pirleala mai încolo, înzecit poate! Așadar, *Marie-Thérèse II* e pusă în pană, iar eu trec peste bord, înarmat cu ochelarii mei de scufundare și cu o racletă. În sfîrșit, iată-mă singur, sub apă, cu nava mea!

Moluștele sînt îndepărtate, mîzga depusă pe coca e rasă. Timpul a trecut la repezeală: credeam că n-am stat sub apă mai mult de douăzeci de minute și, cînd colo, am muncit la coca mai bine de un ceas.

Direcția nord acum, și fie ce o fi, chiar dacă nimerim în Guadelupa sau la dracu-n praznic!

A doua zi, după șase zile de la plecarea din Trinidad, filez cinci metri de lanț și las ancora să cadă în fața Martinicăi. Uf!

Capitolul XVI
ÎN MAREA ANTILELOR

Wanda e la ancoră!

Henry, smuls din cabină de veselele noastre chemări, formulate într-un limbaj pe cît de sonor, pe atît de „pitoresc" (să sperăm că doamnele de pe cheu nu înțeleg engleza!), ne anunță că pe Saint Lucia n-a existat niciodată vreun doc uscat, altfel decît sub forma nebuloasă a unui vag proiect... „Din informații serioase știu că singurul slip din toate Antilele de Sud se găsește aici, în Martinica."

Dacă stau să mă gîndesc, zeii n-au aranjat prea prost lucrurile. Mai întîi, m-au învățat că un navigator solitar nu-i întotdeauna o ființă îndeajuns de sociabilă ca să poată lua la bord un tovarăș de drum de același sex. Apoi, m-au condus spre singurul loc unde *Marie-Thérèse II* putea fi carenată. Mai bine nici că se putea!

O telegramă a fost imediat expediată lui Joyce ca să-i comunic schimbarea mea de domiciliu; o alta, poștașului din Saint Lucia, cu rugămintea de a-mi reexpedia corespondența la Fort-de-France, ghișeul post-restant.

Totul fiind pregătit, nu-mi rămînea decît să sper că voi primi cît de curînd vești de la viitoarea mea cocchipieră.

Iau legătura cu domnul Grant, proprietarul șantierului de halaj, căruia îi explic cît de mult m-ar ajuta luîndu-mă pe slip o dată cu *Wanda*, sau imediat după ea, astfel încît să apuc să ajung la Trinidad în termenul cel mai scurt posibil și la timp. Mi se promite.

Aici se impun cîteva cuvinte despre acest om admirabil, binecunoscut de toți navigatorii care acostează în Martinica și față de care el manifestă o atenție aproape paternă.

Domnul Grant aparține uneia din marile familii martiniheze. Proprietar imobiliar și plantator, el deține și acest șantier naval care... nu-i aduce nici un beneficiu.

Nici unul? Și atunci, de ce-și petrece aici mai tot timpul, investind în respectivul șantier o energie, pe cît de tenace, pe atît de emoționantă, dacă bilanțul anual e de fiecare dată neutru? Pentru că domnul Grant IUBEȘTE profund navele. Le iubește pe toate, fie că-i vorba de un cursier rasat, de-o troncă mai mult largă decît lungă, de-o strecurătoare, de o superbă carenă nou-nouță sau de o coacă ce și-a trăit traiul și și-a mîncat mălaiul.

Ce importanță are faptul că șantierul nu strălucește din punct de vedere financiar, dacă navele sînt reparate, protejate, puse pe linia de plutire? Oare i-ar păsa unui medic care și-ar exercita profesiunea din pură vocație dacă scoate sau nu bani de pe urma clinicii pe care o are? Esențialul pentru el n-ar fi ideea că ușurează suferința semenilor, că-i tămăduiește?

Este exact ceea ce face și domnul Grant pentru nave. Și e superb!

Perioada petrecută în Martinica se numără printre cele mai deprimante din viața mea. Nici o veste de la Cape Town. Nimic de la Saint Lucia, în ciuda telegramei trimise acolo. Nervozitatea îmi sporește din zi în zi, devenind neliniște, anxietate.

La capătul unei săptămîni expediez o nouă telegramă lui Joyce, precum și o scrisoare uneia din cele mai bune prietene ale ei, insistînd să capăt vești. Nici un răspuns. Ce se întîmplă?

Să fi apucat Joyce să părăsească Cape Town-ul? Dar atunci mi-ar fi telegrafiat la Saint Lucia și mesajul mi-ar fi fost retransmis. Ce să fie? O fi renunțat? Puțin probabil. Pentru mine, esențial era să știu pe ce picior să dansez; odată aflat, unitatea Navă-Om își va regăsi, în sfîrșit, echilibrul...

Marie-Thérèse II fusese ureată pe slip, cînd de la Cape Town mi-a parvenit o scrisoare trimisă de prietena lui Joyce. Ea mă informa că viitoarea mea coechipieră se îmbarcase pe cargoul *Betwa* exact în ziua plecării mele din Trinidad. Așadar, telegramele noastre s-au încrucișat pe drum!

Aceeași prietenă mă mai încunoștiința că retransmisese personal cargoului *Betwa* textul primei mele telegrame adresate lui Joyce încă la sosirea mea în Martinica.* Și atunci? Aveai de ce să turbezi!

M-am repezit imediat la poștă și i-am expediat lui Joyce un mesaj radio:

„Informează urgent data sosirii și portul." Răspunsul mi-a parvenit după cîteva ore: „Sosesc Trinidad peste patru zile."

Îndată ce stratul de vopsea submarină a fost aplicat, *Marie-Thérèse II* s-a reintegrat elementului său firesc și pînzele au fost ridicate.

Domnul Grant nici n-a vrut să audă de plată pentru locația cărucioruIui de halaj:

---

* Am aflat ulterior că Ruth transmisese la Saint Lucia telegrama expediată de Joyce la Trinidad în ziua plecării sale. Telegrama, ca și toate scrisorile mele expediate post-restant, s-au înmormîntat la Saint Lucia. (N.A.)

— Păstrează-ți banii, Bernard, vei avea mai multă nevoie de ei decît mine. Și fii mai calm... Mă neliniștește faptul că tocmai în ziua plecării ești atît de nervos.

Așa e, trebuia să fiu calm, dar totodată era esențial să ajung cît mai grabnic la Trinidad pentru că Joyce, neavînd cauțiunea depusă, risca să nu primească autorizația de a mă aștepta pe uscat după ce *Bateva*, terminînd descărcatul, ar fi părăsit portul.

Aveam la dispoziție patru zile ca să ajung folosind doar pînzele, fără motor auxiliar. Or, era suficient ca un blestem să mă lase fără briză în șenalul care desparte Grenada de Trinidad pentru ca afurisitul de curent să-mi joace cele mai oribile feste. De regulă, dacă vîntul e slab, un velier mic, fără motor auxiliar, se oprește la Grenada și așteaptă o briză favorabilă ca să atace cele 80 de mile ale trecătorii. S-a întîmplat nu o dată ca mici veliere să se trezească în fața coastelor lipsite de vînturi ale Venezuelei numai și numai pentru că n-au respectat această regulă a prudenței.

Către sfîrșitul după-amiezei, Stînca Diamantului (la sud-est de Martinica) e lăsată la babord. Vînt de tăria 3 suflînd din est. *Marie-Thérèse II* trasează prin noapte un siaj bun și curînd văd sclipind farul de la Port-Castrie (pe Saint Lucia). N-am închis ochii de ieri din pricina nenumăraților țînțari care mi-au invadat cabina în timpul nopții petrecute de navă pe uscat.

În zori, Port-Castrie rămîne în urmă: *Marie-Thérèse II* lunecă pe lîngă coasta vestică a insulei, dar ajunși în sudul ei ne trezim fără vînt.

Șenalul următor e atacat la asfințit. Am derivat mult spre vest: vînt slab, curent puternic. Abia la căderea nopții vîntul se mai intensifică, dinspre est, cu tăria 3-4. Reiau capul, strîngînd vîntul.

Pe coasta nordică a insulei următoare, Saint-Vincent, nu există far. Deci, o a treia noapte albă în perspectivă. Cam neserioasă toată povestea asta...

Mă întreb dacă soluția cea mai rezonabilă n-ar fi să las ancora să cadă la Grenada unde voi ajunge mîine seara sau poimîine dimineața... firește, dacă zeii îmi vor ocroti călătoria. De acolo i-aș putea expedia o radiogramă lui Joyce, invitînd-o să vină și i-aș telefona domnului Agostini, șeful Serviciului de Imigrare din Trinidad, explicîndu-i cazul și rugîndu-l să aibă amabilitatea să faciliteze demersurile viitoarei mele coechipiere. Sînt convins că va însărcina pe unul din subalternii săi s-o conducă pe Joyce în portul goeletelor și să se asigure că și-a găsit loc pe una din ele.

Voi reflecta la toate acestea cînd se va lumina de ziuă, dar decizia mea va fi condiționată în primul rînd de forța și direcția vîntului în momentul în care Grenada se va profila pe linia orizontului.

Pînă atunci însă, cărp de somn. Mă simt înfrigurat, în pofida dulcelii acestei nopți tropicale. Pesemne, din pricina tracasărilor avute în ultimele zile, n-am mîncat îndeajuns de substanțial. Ridicol!

Către zece seara cerul se acoperă. Rafalele de ploaie se succed în noapte. Nimic amenințător însă, așa că e inutil să reduc din velatură. De altfel, mi-ar fi cu neputință. Bezna e totală.

Cafea și iarăși cafea ca să pot lupta cu somnul. Ah! de ce n-am vrut niciodată să țin în farmacia de bord un tub cu pastile energizante?

Pînă la urmă, fac o ultimă reglare a cîrmei automate, filez un pic scotele și întorc soneria ceasului-deșteptător. Dacă adorm, el mă va trezi din jumătate în jumătate de oră. Doamne, cît mi-e de somn!

La unu, marea continuă să rămînă pustie. E şi normal, dat fiind curentul pe care l-am întîlnit în acest şenal la traversarea precedentă. Probabil sîntem la vreo zece mile de Saint-Vincent, dacă e să mă iau după natura valurilor pe care le spintecă *Marie-Thérèse II*.

Ploaia s-a potolit, dar cerul rămîne înnorat. Bezna e de nepătruns. Nu se poate distinge nimic... Absolut nimic!

Cît timp am dormit? N-aş putea spune... Mai puţin de o oră, în orice caz, dar mai mult de jumătate, pentru că soneria n-a izbutit să mă trezească.

Era aproape două dimineaţa cînd am ţîşnit pe punte, am smuls micul „U" de alarmă care slujea la blocarea timonei şi am încercat să pun nava în pană.

O a doua izbitură a zgîlţîit coca, apoi încă una, însoţită de cumplita scrîşnitură a lemnului torturat; în echilibru pe o stîncă, *Marie-Thérèse II* şi-a văzut puntea şi cabina măturate de un talaz.

Smulsă din garniturile ei metalice, cîrma săltă pe apă, reţinută de cablurile de oţel care o legau de roata timonei.

Totul se petrecuse în cîteva secunde.

Un al treilea val a culcat nava cu puntea în apă, împingîndu-ne apoi spre ţărm. Săriserăm peste un banc de stînci, drept în faţa coastei.

Mă cramponasem de catargul mare, lîngă baza căruia erau amarate ancora, lanţul şi parîma de nailon, totul pregătit pentru fundarisire. După o clipă, ancora zbura peste bord, în timp ce *Marie-Thérèse II*, de-acum în apă adîncă, se îndrepta irevocabil spre linia spumegîndă formată de valurile ce băteau ţărmul, la vreo douăzeci de metri mai încolo.

Din pricina fundului stîncos ancora nu acroşase. Oricum, era prea tîrziu, schimbarea de direcţie nu s-ar fi putut produce în siguranţă atît de aproape de acest ţărm al cărui pe-

reți de piatră cad brusc în mare pînă la douăzeci de metri adîncime.

Era sfîrșitul. Nemernica mea piele va scăpa și de astă dată indemnă, căci păduchii au viață lungă. Dar pentru nava mea, nevinovată, clopotele de îngropăciune porniseră să sune, orchestrate și ritmate de cumplitele izbituri ce bubuiau în coca ei azvîrlită, azvîrlită întruna pe bolovani.

Fiecare impact al carenei de stîncă îmi zdrobea și mie inima, îmi sfîșia măruntaiele. Înțepenisem, năuc, agățat de catarg, strîngînd în brațe, pentru ultima oară, ceea ce fusese nava mea. Cea mai frumoasă navă din lume.

Și-n timp ce aprigele talazuri, rostogolindu-se peste *Marie-Thérèse II* o acopereau cu un zăbranic alb de spumă, țesut cu paiete fosforescente, o rugă demență s-a înălțat în noaptea plînsă de alizeu:

O, zei, fie ca unul din valurile stîrnite de voi să smulgă ticălosul meu trup de lîngă acest catarg și să-l azvîrle pe stînci, între carenă și pietroaiele ce-o sfarmă, ca astfel să fie plătită moartea vasului meu!

GLOSAR

Afurcare — Ancorarea unei nave cu două ancore.

Aliură — Unghiul dintre axul longitudinal al velierului și direcția din care bate vîntul.

Amarare — Operațiune prin care se fixează obiectele de la bord prin legare sau așezare.

Ambardee — Abaterea navei din drum, în marș, prin salturi laterale bruște și necontrolabile ale provei, datorită șocurilor valurilor asupra cîrmei, sau a rafalelor de vînt.

Ancorot — Ancoră de dimensiuni mai mici.

Arboradă — Totalitatea arborilor (catargelor) și vergilor unei nave.

Arbore port elice — Axul de care se fixează elicea și care transmite acesteia mișcarea de rotație a motorului.

Ardent — A fi ardent: a se abate în direcția din care bate vîntul, a veni cu prova în vînt. Termenul se folosește la navele cu vele care prin construcție sau dispunerea velaturii au această tendință, independent de manevra cîrmei sau a velelor.

Artimon — Ultimul catarg spre pupa navei.

Avizou — Navă de mic tonaj folosită la ținerea legăturii (corespondență, ordine) între navele unei flote, sau pentru supravegherea unor zone maritime.

Azimut — Unghiul format între direcția cardinală nord și direcția la un obiect sau reper de navigație etc.

Babă — Piesă din material greu (fier, fontă, beton armat) de formă cilindrică fixată solid la cheu pentru legarea navelor.

Babord — Partea stîngă a navei cînd se privește spre prova.

Balansină — Parimă care susține elementele arboradei (catarge, vergi) și amortizează balansul acestora.

Balenieră — Ambarcație cu calități manevriere destinată vînătorii de balene și altor servicii curente.

Balizaj — Ansamblul semnalelor care marchează drumul ce trebuie urmat de nave în anumite zone expuse pericolelor de navigație.

Banda — „Echea banda sub vînt": comandă ce se dă timonierului pentru a roti echea la maximum sub vînt.

Bandă — A da bandă: a se înclina într-un bord sau altul sub acțiunea valurilor, a vîntului sau a unor greutăți deplasate.

Batură — Șanț săpat pe ambele laturi ale chilei, etravei și etamboului la navele din lemn, în care se îmbină coastele și filele bordajului exterior.

Berbec — Val cu creastă care se sparge cu spumă.

Bintă — Piesă de metal fixată de puntea navei sau la cheu, formată dintr-o coloană și o traversă sudată deasupra coloanei și care servește la legarea navei acostate.

Bompres — Arbore de dimensiuni reduse fixat la prova velierelor în poziție orizontală sau puțin înclinată. La acest arbore se leagă straiurile pe care sînt învergate velele numite focuri.

Bord liber — Distanța măsurată pe verticală între puntea principală și suprafața apei.

Bordaj în diagonală — Bordajul ale cărui file sau fișii se montează în două sau mai multe straturi, în diagonală, oferind o mare rezistență corpului navei.

Bordaj împănat — Bordajul la care se împănează cu calafat spațiile dintre file și uneori se adaugă, după călăfătuire, fișii din lemn tare (pin, mahon, etc).

Boțman — Șef de echipaj sau nostrom: marinar de punte cu practică îndelungată care are în primire materialele de punte și care conduce activitatea echipajului.

Braț — Unitate de măsură egală cu 1,85 m.

Brațare — Operațiunea de orientare a unei vergi pentru a obține poziția cea mai favorabilă a velelor față de direcția vîntului.

Balnea — Perete despărțitor în magaziile unei nave care separă între ele diferitele categorii de mărfuri sau întărește elementele din structura de rezistență a navei.

Butuc — Piesă care face legătura între două părți ale unui catarg la velierele mari, la care arborii sînt formați din două sau trei tronsoane.

Cablu — Unitate de lungime egală cu 185,2 m.

Cală de carenaj — Platformă înclinată amenajată într-un port și dotată cu instalații pentru urcarea și fixarea navelor de un anumit tonaj, în vederea reparațiilor sau curățirea carenei.

Calafat — Cîlți îmbibați cu smoală sau gudron cu care se etanșează zonele dintre filele bordajului sau ale punții.

Capă — Poziția pe care o ia o navă cu vele în raport cu vîntul cînd aceasta este prea puternic, reducîndu-se velatura pentru a suporta mai ușor efectul valurilor.

Carenă — Partea corpului unei nave aflată sub linia de plutire.

Carenaj — Operațiunea de curățire sau de reparare a carenei unei nave.

Carlingă — Grindă în structura longitudinală a fundului navei, care mărește rezistența osaturii.

Catamaran — Ambarcațiune cu vele construită din două corpuri (flotoare), cuplate.

Cărucior — Platformă pe roți cu care se deplasează o ambarcațiie aflată pe doc sau pe cală.

Centru de derivă — Punctul în care se aplică forța de rezistență la derivă a navei.

Chilă — Grindă longitudinală continuă instalată pe fundul navei, de la prova, unde se îmbină cu etrava, și pînă la pupa, unde se îmbină cu etamboul.

Cockpit — Spațiu deschis la pupa unei nave mici, amenajat pentru folosința echipajului.

Compas — Aparat care indică direcția de referință față de care se calculează și se menține drumul unei nave.

Compensată — Cîrma compensată: cîrma la care axul nu este la extremitatea penei, ci în interiorul acesteia, formînd două suprafețe aflate într-un anumit raport.

Copastie — Bordură montată la partea superioară a parapetului sau a balustradei care împrejmuiește puntea navei.

Corp mort — Greutate instalată pe fundul apei, cu geamandura la care se leagă navele în rade sau pe fluvii.

Cuter — Ambarcațiie cu vele de 6—12 m lungime, pentru sport, turism sau pescuit lîngă coastă.

Dană — Porțiune din cheu amenajată pentru acostarea navelor.

Deferlare — Ruperea și căderea crestei valurilor care înaintează pe fund mic.

Derivor — Placă verticală fixă sau mobilă montată sub chilă cu scopul de a mări stabilitatea ambarcațiiei.

Dreaptă de înălțime — Linie dreaptă rezultată din calculul astronomic al poziției unei nave. Prin trasarea pe hartă a două sau mai multor drepte de înălțime, poziția navei se află la intersecția acestor drepte.

A dubla — A trece cu nava în dreptul unui reper de navigație sau obiect de la uscat, menținînd drumul avut.

Eche — Bară orizontală fixată de axul cîrmei, care permite manevrarea acesteia.

Efemeride — Tabele ce conțin datele necesare pentru navigație ale tuturor aștrilor importanți și planetelor pentru fiecare zi și oră din timpul unui an.

Etambou — Piesă rezistentă așezată la extremitatea pupa, la care se îmbină elementele constructive ale fundului și ale bordurilor.

Etravă — Piesă de mare rezistență la extremitatea prova.

Fardaj — Materiale care au scopul să separe categoriile de mărfuri din magaziile navelor, sau să le izoleze de contactul cu bordajul și să permită ventilarea spațiilor.

Filă — Fișie de metal sau de lemn care se aplică pe osatura navei și formează învelișul exterior al acesteia (bordaj, fund, punte, etc).

A fila — A da drumul unei parîme, saule, lanț în mod treptat și ușor.

Filieră — Vergea sau cablu fixat de-a lungul vergilor de care se prind velele.

Foc — Velă triunghiulară care se ridică la prova pe straiurile bompresului.

Foc-genovez — Foc cu suprafață mai mare care poate fi folosit în cazul vînturilor slabe.

Fungă — Parimă pentru manevra de ridicare și coborîre a velelor sau vergilor.

Galbord — Porțiune de bordaj ale cărei file sînt situate pe fundul navei, de o parte și de alta a chilei.

Gheretă — Construcție ușoară deasupra unui tambuchi, cu ușă și scară de acces sub punte.

Ghiu — Bară articulată în poziție orizontală la baza unui catarg care poartă o velă aurică.

Gisment — Unghiul format de axul longitudinal al navei cu originea în prova și cu direcția la un obiect de pe mare sau uscat.

Gòdie — Rămă (vislă) lungă așezată la pupa unei ambarcații, cu rolul de propulsie și cîrmă.

Goeletă — Navă cu vele aurice și două sau mai multe catarge. Se folosește pentru transport în apropierea coastelor și pescuit.

Graudee — Parîmă cusută pe marginile unei vele pentru a o întări.

Greement — Totalitatea parîmelor care servesc la manevrarea sau la fixarea catargelor, vergilor și velelor.

Gren — Vijelie iscată brusc, însoțită uneori de ploaie sau zăpadă.

Gurnă — Partea din bordajul inferior, rotunjită, care face trecerea de la fundul orizontal la partea verticală a bordajului.

Halaj — Manevrarea unei nave de pe uscat, cu ajutorul parîmelor.

Hulă — Mișcarea ondulatorie a suprafeței mării, fără spargerea valurilor.

Înălțime meridiană — Înălțimea unui astru deasupra orizontului, în momentul cînd astrul trece prin meridianul locului observatorului.

Joncă — Ambarcație mică din lemn cu fundul plat, folosită din timpuri străvechi în zonele de vest ale Oceanului Pacific, propulsată cu vele, avînd două pînă la cinci catarge.

Ketch — Cuter cu velă trapezoidală la arborele din pupa care este plasat în fața timonei și al cărui ghiu iese în afara bordului.

Largă (mare) — Zonă în care nu se vede uscatul, caracterizată prin adîncimi mari și navigație liberă pentru navele oricărui stat.

Largă (briză) — Briza marină care bate în timpul zilei dinspre mare spre uscat, cu viteză de cca 4—6 m pe secundă.

Loch — Aparat cu care se măsoară viteza și distanța parcursă de navă.

Maraugoz — Dulgher specializat în toate operațiunile legate de construcția unei nave de lemn, de la desenarea planurilor, la construcția efectivă a navei și a tuturor obiectelor aferente (cale de lansare, schele etc.).

Maree — Mișcare de ridicare și coborîre a nivelului apei mărilor sub influența forțelor de atracție combinate ale lunii și soarelui. Perioada de ridicare se numește flux, cea de coborîre, reflux.

Moale — O navă moale: o navă care are tendința de a veni cu prova sub vînt (opusul navei ardente).

Măr — Piesă din vîrful catargului de formă sferică prevăzută cu deschideri prin care trec saulele ce ridică și coboară pavilioanele.

Mură — Parîmă care întinde și fixează colțul inferior din vînt al unei vele.

Operă vie — Partea corpului unei nave situată sub linia de plutire (carenă).

Pană — Poziție în care o navă cu vele nu mai înaintează. Velele sînt astfel orientate, încît efectul vîntului asupra lor se anulează.

Parîmă — Frînghie sau cablu de diferite grosimi care servește la bordul navelor la efectuarea operațiunilor diverse cum ar fi: legarea navelor la cheu, manevra instalațiilor de ridicare și coborîre, manevra vergilor, velelor etc.

Pescaj — Distanța măsurată pe verticală între linia de plutire și chila navei; variază în funcție de încărcarea navei.

Pirogă — Ambarcațiune din piele sau lemn folosită pentru pescuit în Oceanul Pacific, propulsată cu vele sau rame.

Pontili — Elemente de sprijin formate din coloane sau piloni verticali care suportă o punte, sau din grinzi de lemn care fixează o ambarcațiune pe cală, pe cavaleți, etc.

Punct — A face punctul: a determina prin procedee diferite locul pe mare în care se află o navă la un moment dat.

Punct astronomic — Punctul navei determinat prin calcule bazate pe observații la aștri.

Punct estimat — Punctul navei determinat pe baza vitezei de deplasare și a drumului urmat de navă.

Regată — Concurs de ambarcații cu rame sau vele.

Resacă — Agitația produsă de întoarcerea violentă a valurilor care au lovit un obstacol oarecare.

Ruf — Construcție înălțată pe puntea superioară destinată cabinelor echipajului și încăperilor amenajate pentru conducerea navigației.

Ruliu — Mișcare de balans a navei în jurul axei sale longitudinale.

Safran — Partea din suprafața cîrmei care este scufundată în apă.

Sapan — Parimă sau lanț cu cîrlig cu care se manevrează mărfurile strînse sub formă de balot.

Sart — Parimă sau cablu care susține un catarg în părțile laterale (în borduri).

Saulă — Parimă de grosime pînă la 2 cm folosită la manevra velelor, pavilioanelor etc.

Scară de bord — Scară destinată intrării și ieșirii persoanelor la și de la bordul unei nave.

Scaun de chilă — Suport din lemn, fontă sau beton montat pe doc sau cală pentru a rezema chila unei nave.

Scotă — Parimă cu care se manevrează colțul de jos al unei vele, pentru a o orienta în poziție favorabilă față de vînt.

Sextant — Instrument cu care se măsoară unghiuri verticale și orizontale.

Siaj — Urma trecătoare pe care o navă în mers o lasă pe suprafața apei.

Skipper — Comandantul unei ambarcații.

Slip — Plan înclinat pe care se ridică ambarcațiile la uscat pentru reparații.

Slup — Ambarcaţie cu un catarg şi două vele (o randă şi un foc).

Sparge-val — Parapet în formă de unghi construit la prova, care dirijează în borduri apa ce trece peste punte.

Strai — Parîmă care susţine un catarg în planul longitudinal al navei, spre prova şi spre pupa.

Stringher — Grindă din structura longitudinală a navei.

Subarbă — Parîmă ce susţine bompresul.

Suspensie cardanică — Dispozitiv format din două cercuri concentrice articulate astfel încît să asigure busolei sau cronometrului poziţia orizontală, indiferent de înclinarea navei.

Şeondru — Stîlp din lemn utilizat la construirea catargelor, vergilor, tangoanelor, etc.

Tarhet — Piesă în formă de „T" fixată pe punte sau pe catarge şi la care se leagă diferite manevre.

Tumbuchi — Deschidere pe punte care permite accesul în spaţiile de sub punte.

Tangon — Bară de lemn sau tub metalic, fixat cu un capăt la bord, iar celălalt liber, putînd fi rotit în afara bordului, la care se leagă bărcile cînd nava este la ancoră sau acostată. De asemenea poate fi întrebuinţat la întinderea şi manevrarea unor vele.

Terţarolă — Porţiune din suprafaţa unei vele ce se înfăşoară, astfel încît să se reducă suprafaţa velei respective pe timp de furtună.

Timonă — Roată cu ajutorul căreia se manevrează cîrma.

Timonier şef — Marinar specializat în manevra cîrmei, semnalizări cu pavilioanele şi măsurarea adîncimilor.

Travers — Se spune despre un obiect (far, dig, navă etc.) că este la travers faţă de o navă în mers, atunci cînd acest obiect se află pe o direcţie perpendiculară faţă de axul longitudinal al navei.

Tribord — Partea din dreapta a navei, cînd se priveşte spre prova.

Val de însoţire prova — Val format în prova navei, simetric în ambele borduri, ca urmare a presiunii exercitate de înaintarea navei.

Varangă — Cadru din metal de diferite forme şi secţiuni care asigură rigiditatea în plan transversal şi face legătura între coaste, chilă, carlingi şi bordaj.

Velă aurică — Velă de formă trapezoidală neregulată.

Velă bermudiană — Velă de formă triunghiulară înaltă.

Velă trinchetin — Velă triunghiulară plasată între foc şi velа mare.

Vinci — Tambur cu ax orizontal şi mecanism de punere în mişcare manual, mecanic sau electric, pentru a trage sau a fila parîme şi lanţuri la manevre de forţă.

Vînt — A prinde vîntul: a manevra velierul pentru a obţine efectul vîntului în vele.

Vînt contrar — Vînt care bate din direcţia opusă drumului navei.

Vînt larg — Vînt care bate dintr-un sector de 30 grade înapoia traversului.

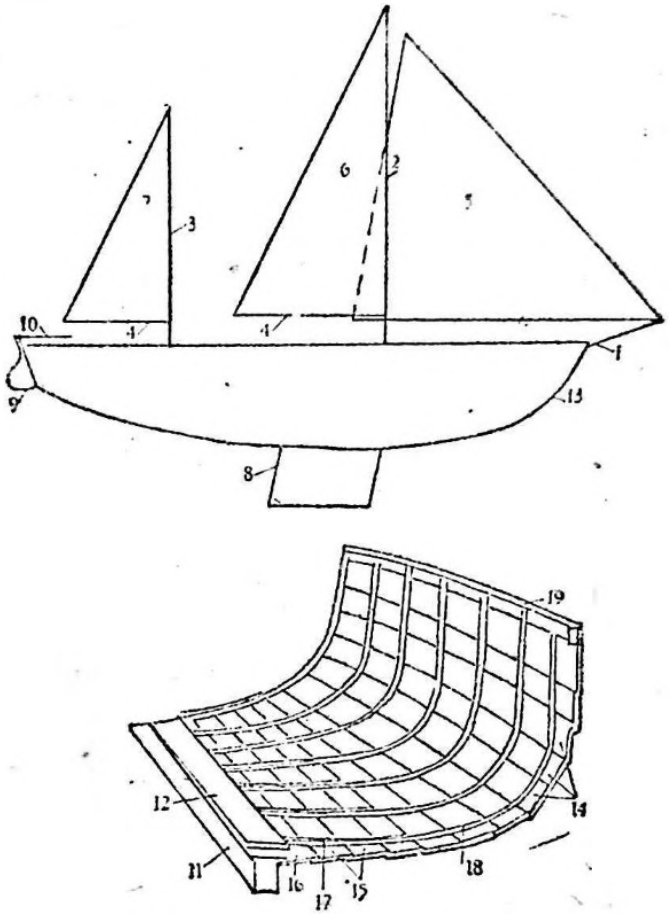
Vînt mare larg — Vînt care bate dintr-un sector cuprins între 30 şi 60 de grade înapoia traversului.

Vînt de pupa — Vînt care bate din pupa dintr-un sector de 11 grade în fiecare bord.

Vînt strîns — Vînt care bate dintr-un sector de 30 grade înaintea traversului.

Vînt de travers — Vînt care bate pe o direcţie perpendiculară faţă de axul longitudinal al navei.

Voltă — Manevră prin care un velier îşi schimbă alinra şi înaintează cu vînt din prova. Marşul în aceste condiţii se face prin volte succesive (zigzagare).



1. Dompres. 2. Arbore trinchet. 3. Arbore artimon. 4. Chiu. 5. Foc. 6. Trinchetin. 7. Vela artimonului. 8. Derivor. 9. Safran. 10. Eche 11. Chilă. 12. Carlingă. 13. Etravă. 14. File de bordaj. 15. File de fund. 16. File de galbord. 17. Varange. 18. Coaste. 19. Copastie.

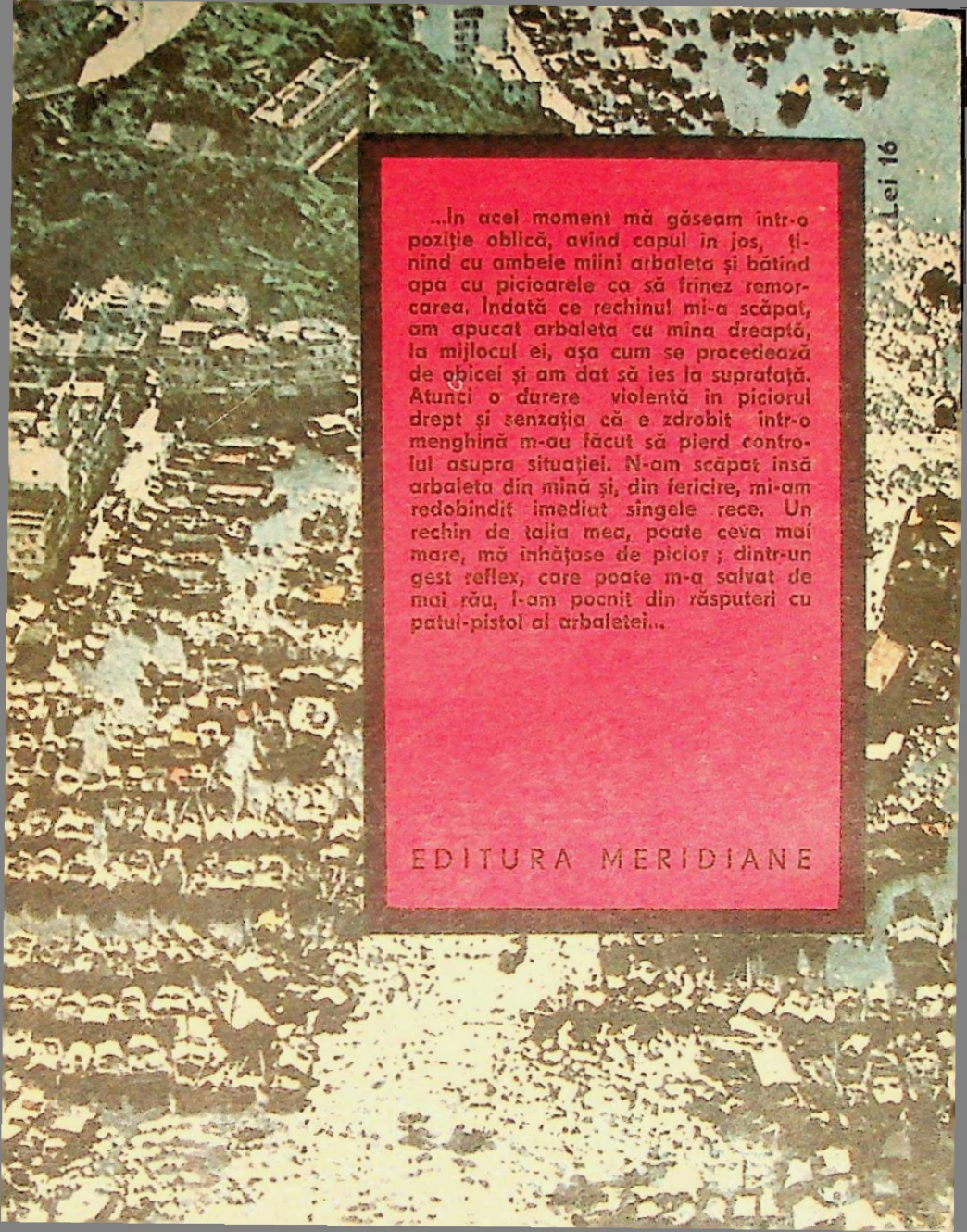
CUPRINS

I	În Oceanul Indian	3
II	Insula prieteniei	14
III	Între Insula Mauritius și Durban: 1550 mile	40
IV	O escală de un an la Durban. Marangoz și specialist în călătătuire sub apă	54
V	De la Durban la Cape Town: 17 zile pe mare — 13 zile de timp urît	100
VI	Nouă luni de escală la Cape Town	135
VII	Cape Town — Sfînta Elena: 1740 mile	186
VIII	Pe insula Sfînta Elena	203
IX	Sfînta Elena — Ascension: 700 mile	232
X	Insula Ascension: O escală pe lună	245
XI	Ascension — Fernando Noroña: O regată de 1100 mile	268
XII	Fernando-Noroña	285
XIII	Către Antile	306
XIV	Trinidad	324
XV	Trinidad — Martinica: 250 mile	329
XVI	În Marea Antilelor	337
	Glosar	351

Redactor : MIRELLA ACSENTE
Tehnoredactor : ȘTEFAN TĂNASE

Bun de tipar : 17.03.1988
Apărut 1988. Coli de tipar 11
Com. nr. 80 049

Combinatul Poligrafic „Casa Scînteii",
Piața Scînteii nr. 1, București,
Republica Socialistă România



...In acel moment mă găseam într-o poziție oblică, având capul în jos, ținând cu ambele mîini arbaleta și bătînd apa cu picioarele ca să frînez remorcarea. Îndată ce rechinul mi-a scăpat, am apucat arbaleta cu mîna dreaptă, la mijlocul ei, așa cum se procedează de obicei și am dat să ies la suprafață. Atunci o durere violentă în piciorul drept și senzația că e zdrobit într-o menghină m-au făcut să pierd controlul asupra situației. N-am scăpat însă arbaleta din mînă și, din fericire, mi-am redobîndit imediat sîngele rece. Un rechin de talia mea, poate ceva mai mare, mă înhățase de picior ; dintr-un gest reflex, care poate m-a salvat de mai rău, l-am pocnit din răsputeri cu patul-pistol al arbaletei...

EDITURA MERIDIANE

Lei 16